NINER >>
BEDIENUNGSANLEITUNG

NINER >> BEDIENUNGSANLEITUNG

Dieses ist ihre Bedienungsanleitung. Wenn Sie bis zu dieser Zeile in der Bedienungsanleitung gelangt sind, haben Sie schon mehr geschafft als ungefähr 95% aller Konsumenten. In der Tat sind Sie mit dem Öffnen der ersten Seite ihren Mitmenschen schon weit voraus. Glückwunsch!

Diese Bedienungsanleitung beinhaltet einige sehr wichtige Informationen in Bezug auf ihr Niner. Wir verstehen dass Sie lieber fahren statt lesen würden, von daher versuchen wir uns hier so kurz und bündig wie möglich zu halten. Allerdings empfinden wir dass die Informationen in den folgenden Seiten sich für Sie lohnen zu lesen. Bitte lesen Sie sich das Buch sorgfältig durch, wir haben es für ihre Sicherheit zusammengestellt.

Wir geben eine Garantie auf alle unsere Produkte – die Einzelheiten sind in diesen Dokumenten enthalten.

Abgesehen davon, steigen Sie auf ihr Niner und erleben Sie unglaubliche Abenteuer. Wir danken ihnen, dass Sie Niner gewählt haben.

Ihr Niner Bikes Team.

FAHRRAD BEDIENUNGSANLEITUNG

DIESE BEDIENUNGSANLEITUNG ENTSPRICHT DEM CEN STANDARD 14766

Diese Bedienungsanleitung enthält wichtige Informationen in Sachen Sicherheit, Funktion und Service Ihres Bikes. Bitte lesen Sie sie vor der ersten Ausfahrt mit Ihrem neuen Bike vollständig durch und bewahren sie für spätere Fälle auf.

Unter Umständen gibt es weiteres Informationsmaterial in Sachen Sicherheit, Funktion und Service für spezielle Komponenten wie Federelemente und Pedale an Ihrem Bike oder für Zubehör wie Helme, Beleuchtung, etc.. Achten Sie darauf, dass Ihr Fachhändler Ihnen sämtliche Schriftstücke, die zu Ihrem Bike und zu etwaigem Zubehör gehören, übergeben hat. Bei Zweifelsfällen oder Widersprüchen zwischen den Anweisungen in dieser Bedienungsanleitung und den Informationen von einem Komponenten-Hersteller befolgen Sie bitte stets die Anweisungen des jeweiligen Komponenten-Herstellers.

Diese Bedienungsanleitung soll keine vollständige Anleitung in Sachen Gebrauch, Service, Reparaturen und Wartung sein. Bitte wenden Sie sich für Service-, Reparatur- oder Wartungsfälle stets an Ihren Fachhändler. Dieser kann Ihnen unter Umständen auch Tipps zu Kursen oder Büchern zum Thema Gebrauch, Service, Reparaturen oder Wartung vermitteln.

Dieses Symbol kennzeichnet wichtige Schritte oder Prozesse, die besondere Aufmerksamkeit bei der Installation verdienen!

INHALT

ALLGEMEINE WARNHINWEISE....6
EINSATZBEREICHE....9
EINSTIEG....12
PASSFORM....13
JUSTIERUNG DER BEDIENHEBEL....18
FEDERUNGSEINSTELLUNG....19
KOMPONENTEN AUSTAUSCHEN / ZUBEHÖR ANBRINGEN....21
SICHERHEIT....22
- Sicherheits-Check....24
- Technisches Handbuch....27
- Vorderrad installieren....29
- Hinterrad installieren....31
- Sattelklemme....33
- Bremsen....34
- Schalten....36
- “Bio-Centric” EBB (exzentrisches Tretlagersystem) Kompatibilität&Installation....39

SERVICE....42
ANHANG A - EINSATZBEREICH UND GEWICHTSBESCHRÄNKUNGEN....46
ANHANG B - RAHMEN SPEZIFIKATIONEN....47
ANHANG C - DÄMPFER SPEZIFIKATIONEN UND NEGATIVFEDERWEG....48
ANHANG D - ANZUGS-DREHMOMENTE....49
ANHANG E - MATERIAL PFLEGE & INSPEKTION....50
GARANTIE....56

ALLGEMEINE WARNHINWEISE

Wie jede Sportart beinhaltet Radfahren das Risiko von Verletzungen und sonstigen Schäden. Als Radfahrer tragen Sie die Verantwortung dafür. Daher sollten Sie die Regeln für sicheres und verantwortungsbewusstes Radfahren sowie bestimmungsgemäßen Gebrauch und Wartungsarbeiten Ihres Bikes kennen – und anwenden. Damit senken Sie das Verletzungsrisiko erheblich.

Diese Bedienungsanleitung enthält zahlreiche Hinweise, die auf die Konsequenzen von Nicht-Beachten und Nicht-Befolgen der Wartungs- und Kontrollanweisungen sowie der Tipps für sicheres Radfahren hinweisen.

Die Verwendung des Warnsignals ⚠ weist auf eine potenziell gefährliche Situation hin – wird sie nicht vermieden, können schwere Verletzungen oder sogar Tod eintreten. Bitte lesen Sie alle Sicherheitshinweise die durch dieses Warnsignal gekennzeichnet sind. Viele Warnhinweise besagen, "... Sie können die Kontrolle verlieren und stürzen". Weil jeder Sturz zu schweren Verletzungen bis zum Tod führen kann, wird die Warnung vor Verletzungen und Tod nicht jedesmal wiederholt. Es sollte aber klar sein dass die Benutzung des Warnsignals ⚠ die Wichtigkeit des darauf folgenden Texts kennzeichnet und das Nichtbefolgen der Anweisungen zu schweren Verletzungen und Tod führen kann.

Weil es unmöglich ist, absolut jede Situation oder Bedingungen vorherzusehen, die beim Radfahren auftreten können, erhebt diese Bedienungsanleitung nicht den Anspruch, den sicheren Gebrauch unter jeglichen Gegebenheiten zu beinhalten. Beim Radfahren gibt es Risiken, die weder vorhergesehen noch vermieden werden können – für diese trägt der Fahrer die alleinige Verantwortung.

⚠ "STUNT RIDING" WARNUNG:
Bei Abfahrten können Sie so schnell werden wie sonst nur Motorräder – also drohen auch dieselben Gefahren und Risiken. Lassen Sie Bike und Ausrüstung von einem qualifizierten Mechaniker auf perfekten technischen Zustand überprüfen. Fragen Sie erfahrene Biker, das Personal von Bike-Parks oder Rennveranstalter um Rat in Sachen Fahrbedingungen und empfohlene Ausrüstung für das jeweilige Gelände. Tragen Sie stets Schutzkleidung wie einen Vollvisierhelm, Langfingerhandschuhe und Protektoren. Sie tragen die volle Verantwortung für eine angemessene Ausstattung sowie die nötige Kenntnis über die Streckenbedingungen.

Nicht alle Bikes sind für diese Einsatzzwecke geeignet. Und auch solche, die dafür konzipiert wurden, müssen nicht für jeden aggressiven Fahrstil geeignet sein. Erkundigen Sie sich bei ihrem Niner Fachhändler über den Einsatzzweck ihres Bikes, bevor Sie es so extrem benutzen.

Kein Bike ist unzerstörbar. Downhill racing, hartes Off-road-riding, springen und Stunt-riding erhöhen die Belastungen auf alle Teile ihres Bikes. Rahmen oder Teile die stark belastet werden können versagen, was zu einem Verlust der Kontrolle oder zu einem Sturz führen kann. Wegen der zusätzlichen Risiken, empfiehlt Niner, dass Sie ihr Bike bevor jeder Fahrt genauestens untersuchen. Wenn Sie stürzen, untersuchen Sie zuerst sich selbst auf Verletzungen und dann ihr Bike auf Schäden.

Wenn Sie ihr Bike auf Schäden untersuchen, achten Sie auf folgendes:

- Verbogene oder gebrochene Teile, wie z. B. Lenker, Vorbau, Sattelstütze oder Pedalen
- Dellen, Risse, Kratzer, Deformierungen oder Verfärbungen.

Da Schäden auch im Inneren versteckt sein können, sollte das Bike zur gründlichen Inspektion, zu einem autorisierten Niner Fachhändler gebracht werden sobald diese Anzeichen, egal wie klein, zu sehen sind.

Sicherheit kommt zuerst. Kennen Sie ihre Grenzen und tragen Sie immer die richtige Schutzbekleidung.

Stunt riding, hartes Off-road-riding und Springen ist sehr gefährlich. Der Fahrer geht freiwillig das Risiko ein, dass der Rahmen oder die Komponenten verbiegen oder brechen können. Ausserdem geht er freiwillig das Risiko von Verletzung und Tod ein. Niner gibt keine Garantie auf Bikes oder Komponenten die auf diese Weise verwendet werden.

Obwohl viele Kataloge, Werbeanzeigen und Artikel in Zeitschriften Fahrer in extremen Fahrsituationen zeigen, sind solche Manöver extrem gefährlich und können zu schweren Verletzungen bis zum Tod führen. Denken Sie daran, dass hier Profis gezeigt werden, die über jahrelange Erfahrung und Übung verfügen. Respektieren Sie ihre eigenen Grenzen und tragen Sie stets Helm und weitere Schutzkleidung. Selbst mit der besten Schutzausrüstung können Sie schwere Verletzungen bis zum Tod erleiden, wenn Sie mit dem Bike Sprünge oder andere extreme Fahrmanöver durchführen, schnelle Abfahrten oder Rennen bestreiten.

⚠ SICHERHEITS-WARNUNG: Wie jedes mechanische Gerät unterliegen Bikes und ihre Komponenten Verschleiß und Spannungen. Je nach Material und Bauart treten Verschleiß, Ermüdung und das Ende der Lebensdauer unterschiedlich früh ein. Jenseits ihrer Lebensdauer können Komponenten plötzlich katastrophal versagen – Verletzungen bis zum Tod können die Folge sein. Kratzer, Risse, Verfärbungen und andere Schäden sind Anzeichen für Materialermüdung und dafür, dass dieses Bauteil seine Lebensdauer erreicht hat und ersetzt werden muss. Material und Verarbeitung ihres Bikes können für eine gewisse Zeit durch die Hersteller-Garantie geschützt sein. Doch dies bedeutet keinesfalls, dass das Produkt ebenso lange unversehrt bleibt. Die Lebensdauer hängt vielmehr von Einsatzzweck und -bedingungen ab, ebenso davon, wie das Bike von seinem Fahrer behandelt wird. Eine Garantie bedeutet niemals, dass das Bike nicht kaputt gehen kann oder gar “ewig” hält. Sie besagt nur, dass der Eigentümer den versprochenen Garantieschutz erhält.

Häufige Inspektionen ihres Bikes sind wichtig für ihre Sicherheit. Regelmäßige sorgfältige Inspektionen ihres Bikes sind unerlässlich. Wie häufig sie durchgeführt werden müssen, hängt von ihnen ab. Sie als Fahrer/Besitzer wissen, wie häufig und wie hart Sie ihr Bike einsetzen und wo Sie damit fahren. Ihr Fachhändler kann das nicht wissen, also sind Sie dafür zuständig, regelmäßig die Fachwerkstatt für Inspektion und Wartung aufzusuchen. Ihr Fachhändler berät Sie über die angemessene Wartungs-Routine für ihre Einsatzbedingungen.

EINSATZBEREICHE

Auf den nächsten Seiten erfahren Sie ein wenig über den Einsatzbereich von Fahrrädern. Bitte schauen Sie in die Einsatzbereichs-Tabelle in **Anhang A** um zu sehen für welchen Einsatzbereich jedes unserer Bikes vorgesehen ist:

STRECKENTYP 1: EINSATZBEREICH – HIGH-PERFORMANCE RENNRAD

Bikes fürs Fahren auf asphaltierten Straßen, ohne dass die Reifen den Bodenkontakt verlieren.

GEDACHT: Ausschließlich für asphaltierte Straßen.

NICHT GEDACHT: Für Gelände-, Cyclocross- oder Tourenfahrten mit Gepäckträger und Packtaschen. Diese Bikes sind für Hochleistungs-Rennradfahrer gedacht die geringere Haltbarkeit des Rahmens für geringeres Gewicht und kurzzeitige Leistungssteigerung in Kauf nehmen.

STRECKENTYP 2: EINSATZBEREICH – ALLTAGS-RADFAHREN/CYCLOCROSS

Bikes für Streckentyp 1 plus glatte Schotterstraßen und angelegte Trails mit moderater Steigung, wo die Reifen den Bodenkontakt nicht verlieren.

GEDACHT: Für asphaltierte Straßen, Schotter oder Feldwege in gutem Zustand sowie Radwege. Diese Bikes eignen sich auch bei schlechtem Wetter und auf schlechten Straßen oder für den Weg zum Arbeitsplatz.

NICHT GEDACHT: Für Gelände- oder Mountain Bike-Einsätze und Sprünge. Cyclocross-(Renn-)Fahrer steigen vor Hindernissen ab, tragen ihr Bike drüber hinweg und steigen dann wieder auf. Cyclocross-Bikes sind nicht fürs Mountainbiken gedacht.

3 STRECKENTYP 3: EINSATZBEREICH - CROSS COUNTRY (XC), MARATHON

Bikes für die Streckentypen 1 und 2 plus ruppige Trails, kleinere Hindernisse und gemäßigt technische Sektionen, wobei die Reifen auch mal den Bodenkontakt verlieren können. KEINE Sprünge. Alle Mountain Bikes ohne hintere Federung sind auf Streckentyp 3 beschränkt – wie auch einige besonders leichte Modelle mit Hinterbau-Federung.

GEDACHT: Für Cross Country-/Renneinsätze und zahmen bis aggressiven Fahrstil auf mittelschwerem Gelände (mit kleinen Hindernissen wie Wurzeln, Felsen und Rinnen auf losem und festem Untergrund). Cross Country- und Marathon-Komponenten (Reifen, Federung, Rahmen, Antrieb) sind leicht – eher für Wendigkeit und Speed als für harte Belastungen ausgelegt. Federwege fallen eher kurz aus, um wendiges Handling zu erhalten.

NICHT GEDACHT: Für hartes Freeriding, Extrem-Downhill, Dirt Jump, Slopestyle oder sehr aggressive, extreme Einsätze. Keine hohen Sprünge mit harten Landungen oder ungebremstes Rasen über grobe Hindernisse.

KOMPROMISS: Cross Country-Bikes sind leichter, bergauf schneller und wendiger als All Mountain-Bikes. Cross Country- und Marathon-Bikes verzichten auf etwas Robustheit zugunsten von Antriebs-Effizienz und Bergauf-Speed.

4 STRECKENTYP 4: EINSATZBEREICH ALL MOUNTAIN

Bikes für die Streckentypen 1, 2 und 3 plus grobe, technische Abschnitte mit mittelgroßen Hindernissen und kleineren Sprüngen.

GEDACHT: Für Trail-Touren und Bergauf-Passagen. All Mountain-Bikes sind: (1) schwerer und robuster als Cross Country-, aber weniger robust als Freeride-Bikes sowie (2) leichter und wendiger als Freeride-Bikes. Sie sind (3) schwerer und haben mehr Federweg als Cross Country-Bikes, können also in schwierigerem Gelände, über größere Hindernisse und moderate Sprünge gefahren werden. Dank (4) mittlerer Federwege und Komponenten, die auf mittelschwere Einsätze ausgelegt sind, haben sie (5) einen besonders breiten Einsatzbereich. Es gibt mehr oder weniger robuste Varianten. Fragen Sie ihren Fachhändler nach den geeigneten Modellen für ihre Ansprüche.

NICHT GEDACHT: Für extreme Einsätze und Hardcore-Sprünge, Freeriding, Downhill, North Shore, Dirt Jump, Slopestyle ... Keine hohen Drops oder Sprünge, die lange Federwege und extra robuste Komponenten erfordern. Keine harten Landungen oder ungebremstes Rasen über grobe Hindernisse.

KOMPROMISS: All Mountain-Bikes sind robuster als Cross Country-Bikes, um schwierigeres Gelände zu bewältigen. Sie sind schwerer und bergauf anstrengender als Cross Country-Bikes. All Mountain-Bikes sind leichter, wendiger und bergauf schneller als Freeride-Bikes. Sie sind nicht so robust wie Freeride-Bikes und daher nicht für extreme Fahrstile und Gelände geeignet.

5 STRECKENTYP 5: EINSATZBEREICH GRAVITY, FREERIDE UND DOWNHILL

Bikes für Sprünge, Slopestyle, hohe Geschwindigkeiten und aggressives Fahren auf grobem Untergrund oder harte Landungen im Flachen. Solche Einsätze sind jedoch extrem riskant und können ungeahnte Kräfte aufs Bike bewirken, die Rahmen, Gabel oder Komponenten überlasten können. Wenn Sie Streckentyp 5 bevorzugen, sollten Sie geeignete Vorsichtsmaßnahmen treffen – z.B. häufigere Bike-Checks und Austausch besonders belasteter Komponenten. Tragen Sie angepasste Schutzkleidung wie Vollvisierhelm und Protektoren.

GEDACHT: Für Fahren auch im schwersten Gelände, wenn das Fahrkönnen des Fahrers es erlaubt. Gravity, Freeride und Downhill sind Begriffe, die für härtestes Gelände, North Shore- oder Slopestyle-Fahren stehen. Für diese "extremen" Fahrstile gibt es ständig neue Bezeichnungen. Gravity-, Freeride- und Downhill-Bikes sind (1) schwerer und haben mehr Federweg als All Mountain-Bikes, um in noch schwererem Gelände fahren zu können, über größere Hindernisse und Sprünge. Sie haben (2) Komponenten, die dem harten Einsatz angepasst sind. Dennoch gibt es keinerlei Garantie, dass bei extremen Einsätzen nicht doch Rahmen- oder Komponentenbrüche auftreten. Gelände und Fahrstile, für die Freeride-Bikes konzipiert wurden, sind generell gefährlich. Angepasste Ausrüstung wie ein gutes Freeride-Bike ändern daran nichts. Fehleinschätzungen, Pech oder das Überschreiten persönlicher Grenzen können leicht zu Unfällen führen, bei denen Sie ernsthaft verletzt, gelähmt oder sogar sterben können.

NICHT GEDACHT: Als Ausrede, um bis ans Äußerste zu gehen.

KOMPROMISS: Freeride-Bikes sind robuster als All Mountain-Bikes, um das Fahren in schwererem Gelände zu ermöglichen. Freeride-Bikes sind schwerer und bergauf anstrengender zu fahren als All Mountain-Bikes.

Bitte schauen Sie in die Einsatzbereichs-Tabelle in **Anhang A** um zu sehen für welchen Einsatzbereich jedes unserer Bikes vorgesehen ist

EINSTIEG

Jetzt wo Sie ihr Niner Bike bekommen haben, wollen wir sicher gehen dass die Größe richtig ist und dass Sie ein paar grundlegende Funktionen wie Rad-Ausbau, Schalten und Bremsen verstehen. Diese Dinge zu verstehen und auf Richtigkeit zu überprüfen bevor Sie zu ihrer ersten Fahrt aufbrechen ist wichtig für ihren Fahrspass und ihre Sicherheit.

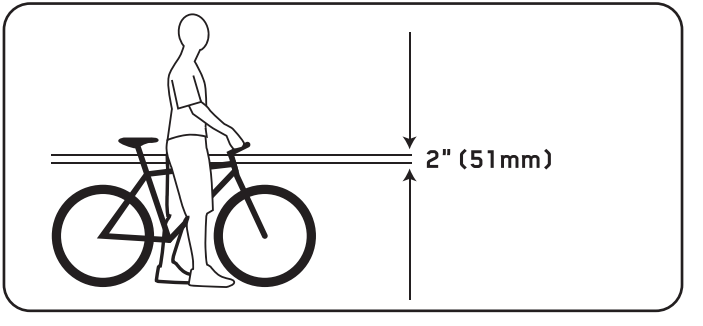
PASSFORM

Die korrekte Passform bestimmt über Sicherheit, Performance und Komfort eines Bikes. Es erfordert einige Erfahrung, Fachkönnen und spezielle Werkzeuge, um die nötigen Modifikationen zur Anpassung des Bikes an ihren Körper und Einsatzzweck vorzunehmen. Überlassen Sie dies stets ihrem Fachhändler – oder lassen Sie ihn, wenn Sie selber über die nötige Erfahrung, Können und Werkzeuge verfügen, wenigstens das Ergebnis überprüfen, bevor Sie die nächste Ausfahrt unternehmen.

> ⚠ WARNUNG: Mangelhafte Passform des Bikes kann zu Kontrollverlust und Stürzen führen. Wenn ihr neues Bike ihnen nicht passt, fragen Sie ihren Fachhändler nach einem Modell in der richtigen Größe.

ÜBERSTANDSHÖHE:

Die Überstandshöhe ist die Grundlage für die Passform eines Bikes. So bezeichnet man die Höhe des Rahmens (vom Boden aus) an der Stelle, wo sich der Schritt befindet, wenn man über dem Bike steht. Um zu überprüfen, ob die Überstandshöhe passt, sollten Sie die Schuhe anziehen, die Sie zum Radfahren nehmen. Stehen Sie mit beiden Füßen fest auf dem Boden. Wenn der Schritt den Rahmen berührt, ist dieser zu groß für Sie – sparen Sie sich eine Testfahrt. Bei einem Bike, das Sie nur auf Asphalt und niemals im Gelände fahren, sollte der Abstand zwischen Rahmen und Schritt mindestens 5 cm betragen. Fahren Sie auch auf Schotterwegen, sollten es 7,5 cm sein. Und für Fahrten im Gelände sind mindestens 10 cm Schrittfreiheit angesagt.



⚠ WARNUNG: Die richtige Rahmengröße hat nicht nur etwas mit der Überstandshöhe zu tun. Es ist eine schnelle Möglichkeit zu sehen ob ein Rahmen zu groß ist aber sie hilft nicht umbedingt wenn ein Rahmen zu klein ist oder bei der gesamten Passform des Rades. Bitte denken Sie nicht dass nur weil das oben genannte Kriterium der Überstandshöhe erfüllt ist dass ihr Niner die richtige Größe hat. Falls Sie Fragen zur Passform ihres Niners haben, wenden Sie sich bitte an ihren autorisierten Niner Fachhändler.

SATTELPOSITION:

Die korrekte Sattelposition ist ein wichtiger Faktor in Sachen Performance und Komfort. Wenn Sie an ihrem Bike mit der Sattelposition nicht zufrieden sind, wenden Sie sich an ihren Fachhändler.

⚠ WARNUNG: Eine falsche Sattelhöhe kann zu Verletzungen führen, wie z. B. an Knie oder Beinmuskulatur und/oder Rücken- und Schulterverletzungen. Die richtige Sattelhöhe ist eine der wichtigsten Einstellungen um die richtige Passform hinzubekommen. Die falsche Sattelhöhe kann auf vielen Wegen zu Verletzungen führen, inklusive Kontrollverlust. Wenn Sie Hilfe bei der Sattelhöheneinstellung brauchen wenden Sie sich an einen Fachhändler.

Der Sattel kann in drei Dimensionen eingestellt werden:

1. Höher oder tiefer. Zum Einstellen der korrekten Sattelhöhe:
    a. Setzen Sie sich auf den Sattel.
    b. dann eine Ferse auf ein Pedal.
    c. Drehen Sie die Kurbel mit der Ferse auf dem Pedal, bis diese parallel zum Sitzrohr nach unten zeigt.

    Wenn ihr Bein jetzt nicht vollständig gestreckt ist, muss die Sattelhöhe korrigiert werden. Müssen Sie das Becken abkippen, um das Pedal mit der Ferse zu erreichen, so ist der Sattel zu hoch. Ist das Knie noch gebeugt (Ferse auf dem Pedal!), so ist der Sattel zu niedrig.

    Um die Sattelhöhe anzupassen brauchen Sie das richtige Werkzeug. Sattelklemmen können entweder einen Schnellspanner haben, welche kein Werkzeug benötigen, oder geschraubt sein, dann benötigen Sie das passende Werkzeug. Gehen Sie sicher das Sie den Klemmmechanismus weit genug geöffnet haben wenn Sie die Sattelstütze hoch oder runter bewegen wollen. Die Sattelstütze sollte sich ohne großen Kraftaufwand im Sitzrohr bewegen können. Wenn Sie zuviel Kraft benötigen, lösen Sie die Klemme

noch weiter. Falls der Klemmmechanismus komplett geöffnet ist und die Sattelstütze sich immer noch nicht richtig bewegt, bringen Sie ihren Rahmen zu einem autorisierten Niner Fachhändler.
Ziehen Sie die Sattelklemme mit dem vom Sattelklemmenhersteller angegebenen Drehmoment fest. Achten Sie bei Schnellspannsystemen darauf, dass der Hebel komplett geschlossen ist.

⚠ WARNUNG: Kontrollieren Sie nach jeder Änderung der Sattelposition, ob die Klemmvorrichtungen korrekt eingestellt und angezogen sind. Eine lose Sattel- oder Sattelstützenklemmung kann Schäden an der Sattelstütze verursachen oder dazu führen, dass Sie die Kontrolle verlieren und stürzen. Eine korrekt angezogene Sattelklemmung lässt keinerlei Bewegung des Sattels in irgendeine Richtung zu. Überprüfen Sie die korrekte Klemmung regelmäßig.

⚠ WARNUNG: Sattelstützen besitzen eine MINIMUMEINSTECKTIEFE, die durch eine Linie gekennzeichnet ist, und umbedingt befolgt werden muss. Wenn diese Linie über der oberen Kante des Sitzrohres zu sehen ist, ist ihre Sattelstütze zu kurz. Ihr Bike so zu fahren kann zu einer Beschädigung des Rahmens oder der Sattelstütze führen, sowie Kontrollverlust, Verletzung oder sogar Tod. Informationen über die richtige Sattelstütze für ihren Rahmen finden Sie in **Anhang B.**

2. Vor und zurück. Der Sattel kann vor- oder zurückgeschoben werden, um ihre Sitzposition auf dem Bike zu optimieren. Bitten Sie ihren Fachhändler darum, den Sattel korrekt einzustellen und ihnen die Verstell-Prozedur zu erläutern. Führen Sie diese Einstellung selber durch, dann stellen Sie sicher, dass die Klemmung am Sattelstützenkopf die Sattelstreben in ihrem geraden Bereich klemmt, ohne deren Biegungen zu berühren. Halten Sie das empfohlene Anzugs-Drehmoment ein

3. Sattelneigung. Die meisten Radfahrer bevorzugen eine waagerechte Sattelstellung – andere lassen die Sattelnase nach oben oder unten zeigen. Ihr Fachhändler kann diese Einstellung vornehmen oder ihnen zeigen, wie dies gemacht wird. Wollen Sie die Neigung selbst einstellen und verfügt die Sattelstütze über eine Klemmung mit nur einer Schraube, so muss diese so weit geöffnet werden, dass die Verzahnung im Klemmbereich völlig gelockert ist und anschließend wieder vollständig greift. Halten Sie das empfohlene Anzugs- Drehmoment ein.

⚠ WARNUNG: Ziehen Sie Klemmschrauben stets mit dem empfohlenen Drehmoment an. Zu stark angezogene Schrauben können sich dehnen und verformen. Zu locker angezogene Schrauben können sich verformen, dabei ermüden und brechen. Beidesmal können Sie die Kontrolle verlieren und stürzen.

⚠ WARNUNG: Manche Leute behaupten, längeres Fahren mit falsch eingestelltem oder nicht zur Anatomie des Fahrers passendem Sattel könne zu kurzzeitigen oder gar längerfristigen Verletzungen von Nerven und Blutgefäßen bis zur Impotenz führen. Hören Sie bei Schmerzen, Taubheit oder anderen Beschwerden auf ihren Körper und fahren Sie nicht weiter. Ihr Fachhändler hilft beim Einstellen oder Kauf eines neuen Sattels.

LENKERHÖHE UND -NEIGUNG:

Niner Bikes sind mit einem Ahead-Vorbau ausgestattet der nur relativ minimale Einstellmöglichkeiten besitzt. Eine Höhenregulierung ist nur durch Veränderung der Zwischenringe, den so- genannten Spacern, oder durch Umdrehen des Vorbaus, bei sogenannten Flip-Flop-Modellen möglich. Um die Höhe des Vorbaus auf diese Art und Weise zu verändern, benötigt man das richtige Werkzeug und ein Verständnis des Steuersatzsystems um sicher zu gehen, dass es wieder richtig zusammengebaut und eingestellt wird. Bitte wenden Sie sich an ihren Fachhändler für diese Einstellungen.

⚠ WARNUNG: Das Tauschen der Spacer oder das Umdrehen des Vorbaus erfordert die Nachjustierung des Steuersatzes. Das Versäumnis diese Komponenten wieder richtig zusammenzubauen und einzustellen kann zu Rahmenschäden und/oder -versagen führen. Der Steuersatz ist eine wichtige Verbindung und muss sehr genau eingestellt werden. Wenn ihnen das Wissen dazu fehlt, wenden Sie sich an einen Fachhändler.

Wenn Sie mit diesen Einstellungen nicht die richtige Lenkerhöhe erreichen, können Sie sich einen neuen Vorbau mit größerem Winkel besorgen. Sie können auch einen etwas längeren oder kürzeren Vorbau montieren um die optimale Sitzposition für sich zu bekommen.

Abhängig von der Art des Lenkers den Sie mit ihrem Niner bekommen haben, können Sie diesen durch kürzen auf ihre Vorlieben abstimmen. Wenn Sie lieber einen etwas breiteren Lenker haben wollen, müssen Sie diesen bei ihrem Fachhändler kaufen. Bitte achten Sie darauf, dass eine Veränderung in der Lenkerbreite sich auf ihre bevorzugte Vorbaulänge auswirken KANN. Ein breiter Lenker bedeutet dass Sie weiter aussen greifen und dadurch ihre Reichweite geringer wird und Sie vielleicht einen kürzeren Vorbau brauchen. Wenn der Lenker schmaler ist kann es sein dass Sie einen längeren Vorbau brauchen. Wir empfehlen ihnen zu einem Fachhändler zu gehen um die richtige Passform für ihr Rad zu bekommen.

⚠ WARNUNG: An manchen Bikes können der Austausch des Vorbaus oder eine Höhenverstellung desselben die Justierung des vorderen Bremszuges beeinflussen – die Bremse kann blockieren oder durch einen zu langen Seilzug wirkungslos werden. Wenn sich bei Modifikationen am Vorbau der Abstand der vorderen Bremsbeläge zur Felge ändert, muss die Bremsanlage vor der nächsten Ausfahrt unbedingt neu justiert werden.

⚠ WARNUNG: Halten Sie bei sämtlichen Klemmschrauben die empfohlenen Anzugs-Drehmomente ein (zu finden in **Anhang D**). Zu fest angezogene Schrauben können sich dehnen. Zu lose Schrauben können sich verformen, ermüden und brechen. In beiden Fällen kann das plötzliche Versagen der Schraubverbindung zu Kontrollverlust und Sturz führen. Eine unzureichende Klemmung von Vorbau, Lenker oder Bar-Ends kann das Lenkverhalten ihres Bikes beeinträchtigen – Sie könnten die Kontrolle verlieren und stürzen. Fixieren Sie zu einem Sicherheits-Check das Vorderrad zwischen den Knien und versuchen dann, Lenker und Vorbau zu verdrehen. Lassen sich Vorbau, Lenker oder Bar-Ends verdrehen, sind deren Klemmungen nicht fest angezogen.

JUSTIERUNG DER BEDIENHEBEL

Sie können jetzt die Brems- und Schalthebel nach ihren Wünschen einstellen. Sie können beide durch drehen und rein- oder rausschieben am Lenker in die für Sie beste Position bringen. Ihre Bremshebel in der richtigen Position passend zu ihrem Fahrstil, sorgt dafür, dass Sie immer gut an die Bedienelemente heran kommen. Ausserdem gibt es bei Bremshebeln noch die Hebelweiteneinstellung und bei Bremsen mancher Hersteller noch eine Belagweiteneinstellung. All diese Einstellungen werden gebraucht, um die optimale Hebelposition zu bekommen. Wir empfehlen sich von einem Fachhändler helfen zu lassen.

⚠ WARNUNG: ALLE Niner Bikes sind nur mit Scheibenbremsen kompatibel. Bitte beachten Sie dass alle unsere Bikes mit entlüfteten Bremsen ausgeliefert werden. Die HINTERE Bremse hat den Hebel auf der RECHTEN Seite, und die VORDERE Bremse hat den Hebel auf der LINKEN Seite. Das ist die Standard-Positionierung von Bremshebeln an Fahrrädern. Falls Sie ihre Bremshebel lieber umgekehrt (Motorrad-Positionierung) haben wollen, gehen Sie bitte zu einem Fachhändler um sich dabei helfen zu lassen. Bei jedem Abbauen der Bremsleitung vom Bremshebel oder -sattel muss die Bremse danach neu entlüftet werden. Auch damit gehen Sie bitte zu einem Fachhändler damit die Bremse korrekt entlüftet wird. Wenn Sie dieses nicht tun, kann das zu ernsthaften Verletzungen bis hin zum Tod führen.

⚠ WARNUNG: Die Brems- und Schalthebeleinstellungen benötigen spezifisches Werkzeug und Wissen und ein gutes Verständnis was Cockpit Setup angeht. Niner empfiehlt mit einem Fachhändler zusammenzuarbeiten um das für Sie persönlich beste Setup zu finden. Passen Sie auf, dass die Züge durch die Einstellung nicht zu kurz geraten sind, und dass man den Lenker mindestens 100° einschlagen kann, ohne dass die Züge zu stark gespannt werden.

⚠ WARNUNG: Ziehen Sie Klemmschrauben stets mit dem empfohlenen Drehmoment an. Zu stark angezogene Schrauben können sich dehnen und verformen. Zu locker angezogene Schrauben können sich verformen, dabei ermüden und brechen. Beidesmal können Sie die Kontrolle verlieren und stürzen.

⚠ WARNUNG: Je kürzer die Bremshebel-Griffweite, desto wichtiger ist eine korrekte Einstellung der Bremsen – damit jederzeit die volle Bremskraft erzielt werden kann, ohne dass der Bremshebel an den Lenker stößt. Wäre dies der Fall, könnten Sie die Kontrolle verlieren und schwere Verletzungen bis zum Tod erleiden.

FEDERUNGSEINSTELLUNG

Niner Bikes sind sehr oft zumindest vorne gefedert und wir haben auch mehrere vollgefederte Modelle. Die richtigen Federungseinstellungen sind extrem wichtig für die beste Fahrqualität. Diese Einstellungen benötigen sehr spezifisches Wissen und Erfahrung, von daher empfehlen wir ihnen mit einem Fachhändler zusammen zu arbeiten, um die bestmögliche Einstellung zu finden. Auch wenn viele Federungseinstellungen durch die Vorlieben des Fahrers bestimmt werden, kann ein Fachhändler ihnen ein gutes Basis-Setup einstellen wie z. B. den richtigen Dämpferdruck für ihr Gewicht und Zug- und Druckstufeneinstellungen. Von da aus können Sie dann durch kleine Veränderungen ihre Federung genau auf ihre Vorlieben abstimmen. Denken Sie aber daran, dass zu große Abweichungen vom Basis-Setup "zu viel" für die Federungselemente sein können. Bitte beachten Sie die beiliegende Bedienungsanleitung des Gabel- oder Dämpferherstellers oder schauen Sie auf dessen Website nach. **Anhang C** zeigt die richtigen Negativfederwegseinstellungen.

⚠ WARNUNG: Änderungen der Federungs-Einstellung können Fahreigenschaften und Bremsfunktion ihres Bikes verändern. Nehmen Sie erst dann Einstellungen selber vor, wenn Sie die Anweisungen und Empfehlungen des Federungs-Herstellers genau kennen. Machen Sie danach stets eine Testfahrt abseits von Straßenverkehr und anderen Hindernissen und achten Sie auf etwaige Veränderungen bei Fahrverhalten und Bremsfunktion.

⚠ WARNUNG: Wenn ihr Bike mit Federungssystem(en) ausgestattet ist, kann die dadurch mögliche höhere Geschwindigkeit das Verletzungsrisiko erhöhen. Beim Bremsen zum Beispiel taucht eine vordere Federung etwas ein – Sie können die Kontrolle verlieren und stürzen wenn Sie damit keine Erfahrung haben. Machen Sie sich mit der Funktionsweise der Federungssysteme vertraut.

⚠ WARNUNG: Stellen Sie sicher dass genug Luft in ihrem Luftdämpfer und ihrer Gabel sind um den richtigen Negativfederweg zu erreichen. Zu wenig Luft kann zu Beschädigung der Federungskomponenten führen und dadurch zu Kontrollverlust. Wenn Sie einen Stahlfederdämpfer fahren, gehen Sie sicher dass die Feder im Dämpfer die richtige für ihr Körpergewicht ist. Falls die Feder zu hart ist kann die Federung nicht ihr volles Potenzial ausschöpfen. Eine zu weiche Feder kann zu Durchschlägen führen und den Dämpfer beschädigen, welches zu Kontrollverlust führt.

⚠ WARNUNG: Nicht alle Federungskomponenten sind mit all unseren Rahmen kompatibel. Bei Benutzung von Gabeln mit Federwegen ausserhalb unserer Angaben führt zu einem Garantieverlust (siehe “Federweg zu Rahmen” in **Anhang B**). Auch wenn Sie einen Dämpfer, der nicht den vorgeschriebenen Maßen entspricht, montieren kommt es zu Garantieverlust **Anhang C**. Verändern Sie keine der Federungskomponenten ohne genau zu wissen wie die neuen Komponenten den Rahmen, die Garantie und das Fahrverhalten ändern. Ein Versäumnis diesen Angaben zu folgen resultiert in Garantieverlust und könnte zu Kontrollverlust und sogar Verletzungen und Tod führen.

KOMPONENTEN AUSTAUSCHEN / ZUBEHÖR ANBRINGEN

Es gibt zahlreiche Komponenten und Zubehör, die ihrem Bike zu noch besserem Komfort, Performance und Aussehen verhelfen können. Für jeden Tausch oder Anbau von Komponenten und Zubehör tragen Sie die Verantwortung. Der Bike-Hersteller hat womöglich weder Kompatibilität noch Zuverlässigkeit und Sicherheit solcher Bauteile für die Verwendung an ihrem Bike getestet. Stellen Sie vor jeglichem Austausch oder Anbau (z.B. auch von Reifen mit anderem Format) sicher, dass diese mit ihrem Bike kompatibel sind – am besten zusammen mit ihrem Fachhändler. Lesen und befolgen Sie sämtliche Anleitungen zu diesen Produkten.

⚠ WARNUNG: Nicht-Beachten von Kompatibilitäts-Check, korrekter Montage, Bedienung und Pflege von Komponenten und Zubehör kann zu schweren Verletzungen bis zum Tod führen.

⚠ WARNUNG: Der Austausch von Komponenten an ihrem Bike gegen andere als die Serienausstattung kann dessen Sicherheit beeinträchtigen und zum Erlöschen der Garantie führen. Fragen Sie ihren Fachhändler vor jedem Komponententausch um Rat.

SICHERHEIT

⚠ WARNUNG: In manchen Ländern gelten fürs Radfahren gewisse Sicherheitsbestimmungen. Machen Sie sich mit gesetzlichen Anforderungen vertraut und befolgen Sie diese, insbesondere in Sachen persönlicher Ausstattung und technischer Gegebenheiten an ihrem Bike. Beachten Sie alle Vorschriften zu Beleuchtung, Zulassung/Versicherung, Radfahren auf Geh- und Radwegen sowie Trails, Tragen von Helmen, Benutzung von Kindersitzen oder speziellen Rad-Verkehrsregeln. Sie sind dafür verantwortlich, solche Gesetze zu kennen und zu befolgen.

1. Tragen Sie stets einen Radhelm, der die neuesten Sicherheits- Standards erfüllt und für ihren Einsatzbereich geeignet ist. Befolgen Sie die Anweisungen des Helm-Herstellers zu Passform, Gebrauch und Pflege. Bei den meisten Bike-Unfällen mit schweren Verletzungen treten auch Kopfverletzungen auf, die ein passender Helm hätte verhindern oder verringern können.

⚠ WARNUNG: Radfahren ohne Helm kann zu schweren Verletzungen bis zum Tod führen.

2. Führen Sie vor jeder Ausfahrt den Sicherheits-Check sorgfältig und gewissenhaft durch. Details unter “Sicherheits-Check” in dieser Anleitung.
3. Üben Sie den Umgang mit den Kontroll-Elementen ihres Bikes: Bremsen, Pedale und Schaltung.
4. Halten Sie Körperteile und Kleidung fern von Kettenblättern und Ritzeln, der laufenden Kette sowie sich drehenden Pedalen, Kurbeln und Laufrädern.
5. Tragen Sie stets:
   - Schuhe, die festen Halt für die Füße und auf den Pedalen bieten. Achten Sie darauf, dass deren Schnürsenkel nicht in bewegliche Teile geklemmt oder gezogen werden können und fahren Sie niemals barfuß oder in Sandalen.
   - Helle, gut sichtbare Kleidung, die so eng geschnitten ist, dass sie nicht an beweglichen Teilen des Bikes oder Objekten an Straße oder Trail hängen bleibt.
   - Eine Radbrille, die die Augen vor Schmutz, Staub und Insekten schützt – mit einer den Lichtverhältnissen angepassten Tönung.

⚠ WARNUNG: Die Benutzung von Schutzkleidung ist unerlässlich für die Fahrsicherheit. Benutzen Sie immer Schutzkleidung die in ihrem Land zugelassen ist. Die Benutzung von Schutzkleidung kann Verletzungen nicht komplett verhindern. Mountain Biking ist ein gefährlicher Sport.

FAHREN BEI NÄSSE:

⚠ WARNUNG: Nässe beeinträchtigt Traktion, Bremsvermögen und Sicht, sowohl für Radfahrer als auch für andere Verkehrsteilnehmer. Das Unfallrisiko ist bei Nässe deutlich erhöht.

Bei Nässe ist die Wirksamkeit von Bremsen – an ihrem Bike und bei anderen Verkehrsteilnehmern – deutlich vermindert und die Reifen haben deutlich weniger Haftung. Die Kontrolle über Geschwindigkeit und Lenkung ist erschwert. Fahren Sie also langsamer und bremsen früher und vorsichtiger als unter trockenen Bedingungen, um jederzeit rechtzeitig verzögern oder anhalten zu können.

SICHERHEITS-CHECK

Es ist zwingend notwendig dass Sie vor jeder Fahrt einen Sicherheitscheck durchführen. Es ist schnell und leicht gemacht und garantiert dass ihr Bike fahrtauglich ist. Nehmen Sie sich vor jeder Fahrt ein paar Minuten Zeit und überprüfen Sie die folgenden Dinge:

SCHRAUBEN, MUTTERN, BOLZEN:

An Fahrrädern und ihren Komponenten kommen Schraubverbindungen unterschiedlichster Größe und Form aus verschiedenen Werkstoffen zum Einsatz – und deren korrekte Anzugs-Drehmomente lassen sich nicht verallgemeinern. Informationen zur korrekten Montage von Schraubverbindungen finden Sie im Anhang D am Ende dieser Bedienungsanleitung oder in den Unterlagen des jeweiligen Komponenten-Herstellers. Für die korrekte Montage benötigen Sie zudem einen kalibrierten Drehmomentschlüssel. Lassen Sie diese Arbeit im Zweifelsfall von Ihrem Fachhändler durchführen. Wenn Sie unterwegs oder zuhause Einstell- oder sonstige Montagearbeiten vornehmen, tun Sie dies mit der gebotenen Vorsicht und lassen Sie die Schraubverbindung(en) im Zweifelsfall schnellstmöglich von Ihrem Fachhändler überprüfen.

> ⚠ WARNUNG: Das Einhalten der vorgeschriebenen Anzugs- Drehmomente an Schraubverbindungen – Schrauben, Muttern, Bolzen – an Ihrem Bike ist wichtig. Zu geringes Drehmoment kann dazu führen, dass sich die Schraubverbindung löst. Zu hohes Drehmoment kann zu ausgerissenen Gewinden, überdehnten, verformten oder gebrochenen Bauteilen führen. In jedem Fall kann ein fehlerhaftes Anzugs- Drehmoment zum Versagen von Bauteilen und Komponenten führen – in der Folge können Sie die Kontrolle über Ihr Bike verlieren und stürzen.

RÄDER & REIFEN:

Sorgen Sie für korrekten Reifenluftdruck. Der korrekte Reifendruck steht seitlich auf dem Reifen. Drücken Sie zum Checken erst den Lenker, dann den Sattel kräftig nach unten und beobachten dabei, wie die Reifen zusammengedrückt werden. Vergleichen Sie deren Verhalten mit dem Zustand bei korrektem Reifenluftdruck. Korrigieren Sie gegebenenfalls den Reifenluftdruck.

> ⚠ WARNUNG: Pumpen Sie Ihren Reifen nie über den maximal zulässigen Druck auf! Der Pneu könnte während der Fahrt von der Felge springen oder platzen. Sturzgefahr!

Reifen in gutem Zustand? Drehen Sie langsam beide Laufräder und achten Sie auf Schnitte oder sonstige Schäden an Reifenprofil und -flanken. Fahren Sie niemals mit einem beschädigten Reifen, sondern tauschen ihn rechtzeitig aus.

Laufräder korrekt zentriert? Obwohl alle unsere Bikes mit Scheibenbremsen ausgestattet sind, können nicht korrekt zentrierte Laufräder auf ein baldiges Versagen des Laufrades hinweisen, und resultieren meistens von einer losen Speiche oder einer verbogenen Felge. Zentrieren (Nachspannen) von Laufrädern ist eine schwierige Arbeit, die Sie einem Fachmann überlassen sollten!

> ⚠ WARNUNG: Laufräder müssen korrekt zentriert sein. Führen Sie das Zentrieren nur dann selber durch, wenn Sie über entsprechende Kenntnisse, Erfahrung und Werkzeuge verfügen.

Felgen unbeschädigt? Sorgen Sie dafür, dass die Felgen unbeschädigt sind – vor allem am Felgenhorn und Felgenstoß. Drehen Sie am Rad und gehen Sie sicher, dass es keine sichtbaren Beschädigungen wie z. B. starke Flachstellen oder Beulen gibt bei denen die Reifenwulst zu sehen ist. Schauen Sie auch ob es einen Spalt am Felgenstoß (die Stelle an dem die Felge zusammengeführt wird, normalerweise gegenüber dem Ventil) gibt. Jegliche Schäden der Felge erfordert einen Felgen- oder Laufradaustausch. Fragen Sie ihren Fachhändler nach passenden Austauschteilen.

BREMSEN:

Überprüfen Sie die Bremsen auf korrekte Funktion. Ziehen Sie die Bremshebel um zu sehen ob die Bremsbeläge richtig zupacken. Falls Sie den Bremshebel komplett bis zum Lenker ziehen können, kann Luft im System sein und die Bremse muss neu entlüftet werden. Überprüfen Sie die Bremsbeläge darauf ob Sie noch Bremsmaterial auf der Trägerplatte haben. Fahren Sie auf keinen Fall auf ihrem Bike wenn Sie irgendwelche Probleme mit der Bremsanlage bemerken. Gehen Sie zu einem Fachhändler um ihre Bremsen in Ordnung zu bringen.

> ⚠ WARNUNG: Scheibenbremsen sind sehr kompliziert und brauchen spezielles Werkzeug und Wissen um an ihnen zu arbeiten. Versuchen Sie nicht selber an ihren Bremsen zu arbeiten wenn Sie nicht über das nötige Werkzeug und Wissen verfügen. Das Entlüften der Bremsen ist recht kompliziert und keine Arbeit für Hobby-Mechaniker. Luft im Bremssystem kann zum Versagen der Bremse führen, welches zu Verletzung oder Tod füren kann.

SCHNELLSPANNHEBEL:

Gehen Sie sicher dass die Schnellspannhebel an beiden Rädern und ggf. der Sattelklemme, richtig installiert und geschlossen sind. Schauen Sie in die Technisches-handbuch-Sektion dieser Anleitung für die Schnellspanngebrauchsanweisung.

> ⚠ WARNUNG: Versäumnis ihre Schnellspannhebel korrekt zu schließen kann zu Kontrollverlust, und somit zu Verletzung und Tod führen.

GRIFFE:

Die Griffe sollten im guten Zustand und sicher am Lenker fixiert sein. Ersetzen Sie Griffe die nicht mehr fest am Lenker oder abgenutzt sind. Falls Sie “Bar Ends” verbaut haben, gehen Sie sicher dass diese fest sind und sich nicht verdrehen lassen. Achten Sie darauf, dass die Enden von Lenker und Lenkerhörnchen mit passenden Stopfen verschlossen sind.

> ⚠ WARNUNG: Lose oder beschädigte Lenkergriffe oder -hörnchen können zu Kontrollverlust und Stürzen führen. Offende Enden von Lenker oder Lenkerhörnchen können selbst bei harmlosen Stürzen zu schweren Schnittverletzungen führen.

Jegliche Teile die untauglich erscheinen, sollten sofort ausgetauscht werden. Bei wichtigen Teilen wie z.B. Bremsbeläge, empfehlen wir ihnen ausschließlich die vom jeweiligen Hersteller freigegebenen (Original-)Ersatzteile zu verwenden. Lesen und befolgen Sie die Anweisungen in der Bedienungsanleitung, die der jeweilige Bremsen-Hersteller mitliefert – vor allem in Sachen Bedienung und Wartung der Bremsen und den Austausch verschlissener Bremsbeläge. Wenn ihnen die Bedienungsanleitung nicht vorliegt, fragen Sie ihren Fachhändler oder wenden sich an den Bremsen-Hersteller.

Ihr Niner Fachhändler sollte diverse Verschleissteile wie Reifen, Schläuche und Griffe da haben. Es gibt eine große Vielfalt an passenden Ersatzteilen für ihr Niner. Ein wichtiger Hinweis beim Austauschen der Reifen ist die richtigen Reifen für den jeweiligen Einsatzzweck (siehe **Anhang A** für die Einsatzzwecke der verschiedenen Modelle) auszusuchen UND dass der Reifen auch auf die Felge passt. Felgen haben verschiedene Breiten, und manche Felgen haben eine Maximalbreitenangabe für die Reifen die nicht überschritten werden darf. Für genauere Angaben wenden Sie sich an die Angaben des Felgenherstellers.

> ⚠ WARNUNG – SEHR WICHTIGER SICHERHEITSHINWEIS:
> Regelmäßige sorgfältige Inspektionen ihres Bikes sind unerlässlich für ihre Sicherheit. Rahmen und Komponenten haben eine begrenzte Lebensdauer wenn Sie im normalen Off-Road Betrieb verwendet werden. Siehe Anhang E für Informationen über die Lebensdauer ihres Rahmens und der Komponenten.

TECHNISCHES HANDBUCH

Fahrräder brauchen eine große Auswahl an Teilen. Bei all diesen Teilen gibt es verschiedene Dinge die man über die Funktion und Bedienung wissen muss. Ein gutes Verständnis der hier aufgeführten Punkte wird ihnen dabei helfen, eine sichere und schöne Zeit auf dem Rad zu verbringen. Bei den geringsten Zweifeln zum Verständnis dieses Kapitels der Bedienungsanleitung ziehen Sie bitte ihren Fachhändler zu Rate.

LAUFRÄDER:

Mountain Bikes werden mit diversen Laufradvarianten, die wiederum unterschiedliche Befestigungsmethoden haben, ausgestattet. Generell sind diese so konzipiert, dass die Laufräder durch eine Steckachse oder einen Schnellspanner leicht zu demontieren sind. Unten aufgeführt ist eine Erklärung der verschiedenen Befestigungsmethoden die an Niner Bikes verbaut sind. Wenn ihr Bike eine Befestigungsmethode verwenden sollte dir hier nicht aufgeführt wird, wenden Sie sich an ihren Niner Händler.

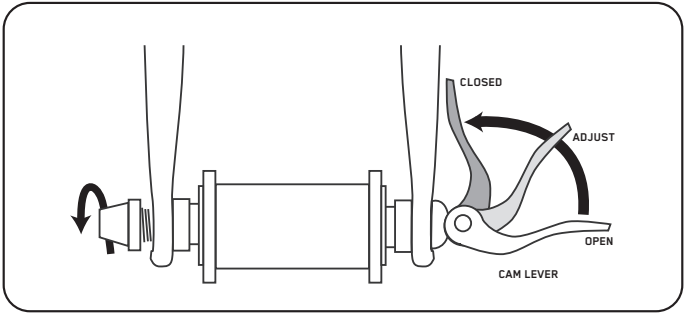
> ⚠ WARNUNG: Es ist unerlässlich, dass Sie die Funktionsweise der Radaufnahmen an ihrem Bike verstehen, ihre Bedienung korrekt ausführen und das Einhalten der nötigen Klemm- oder Spannkräfte gewährleisten können, um die Laufräder sicher in Rahmen und Gabel zu fixieren. Lassen Sie sich Radein- und -ausbau von ihrem Fachhändler zeigen. Lassen Sie sich jegliche verfügbare Bedienungsanleitungen und Informationen aushändigen.

SCHNELLSPANNER:

Durch die hohle Nabenachse wird eine Spannachse mit Gewindemutter an einem und Exzenter-Mechanismus am anderen Ende, gesteckt. Das Laufrad wird fixiert, indem nach Umlegen des Exzenter-Hebels die Einstellmutter und das Exzenter-Widerlager mit hoher Kraft an die Ausfallenden gezogen werden. Die Höhe der Klemmkraft wird mit der Einstellmutter justiert. Wird die Einstellmutter im Uhrzeigersinn auf die Schnellspannachse gedreht, erhöht sich die Klemmkraft. Drehen gegen den Uhrzeigersinn verringert die Klemmkraft. Schon weniger als eine halbe Umdrehung der Einstellmutter kann den Unterschied zwischen korrekter Fixierung und unsicherer, zu schwacher Klemmkraft ausmachen.

> ⚠ WARNUNG: Die Ausfallsicherungen dürfen weder entfernt noch sonstwie unbrauchbar gemacht werden. Ihr Name besagt schon, dass sie als Sicherung für eine kritische Funktion dienen. Wenn das Laufrad nicht korrekt fixiert ist, kann die Ausfallsicherung das Risiko eines herausfallenden Laufrades vermindern. Modifikationen an den Ausfallsicherungen können auch zum Erlöschen der Garantie führen. Ausfallsicherungen ersetzen keinesfalls die Notwendigkeit, das Laufrad

korrekt zu fixieren. Ein unzureichend fixiertes Laufrad kann taumeln oder vom Bike abfallen – und so zu schweren Verletzungen bis zum Tod führen.



STECKACHSE:

Eine Steckachse ist einem Schnellspanner sehr ähnlich. Beide besitzen eine hohle Achse und einen Exzenter-Mechanismus. Aber die Steckachse hat einen größeren Umfang und benötigt keine geschlitzten Ausfallenden sondern eine “Steck-Variante” durch die die Achse gesteckt wird. Eine typische Steckachse hat vorn einen Durchmesser von 15 oder 20mm und hinten 12mm. Es gibt viele verschiedene Steckachssysteme mit kleinen Unterschieden in der Funktion. Am besten wenden Sie sich an ihren Fachhändler und konsultieren die Anleitung des Steckachsenkomponentenherstellers, um ein komplettes Verständnis für die Funktion und Montage der Steckachse an der Gabel sowie am Hinterbau zu bekommen.

⚠ WARNUNG: Es ist zwingend notwendig dass Sie alle Steckachsvarianten, die an ihrem Rad verbaut sind, verstehen. Lesen und verstehen Sie die Anleitung die der Hersteller beigefügt hat bevor Sie das Rad benutzen. Versäumnis die Steckachse richtig zu verwenden kann in Verletzung oder Tod resultieren.

VORDERRAD INSTALLIEREN

⚠ WARNUNG: Seien Sie vorsichtig bei der Montage der Laufräder mit Scheibenbremsen. Fassen Sie die Scheiben nicht an oder verschmutzen Sie sie mit Öl oder Fett. Das Öl oder Fett auf der Scheibe überträgt sich auf die Beläge die dann nicht mehr ordnungsgemäß bremsen und ausgetauscht werden MÜSSEN. Wenn Sie die Laufräder ausgebaut haben, dürfen Sie nicht an den Bremshebeln ziehen. Die Beläge werden sonst zusammen geschoben, das Laufrad lässt sich nicht mehr problemfrei montieren.

Um das Vorderrad zu installieren müssen Sie ein paar Dinge überprüfen:

Schnellspanner – Gehen Sie sicher dass der Spannhebel geöffnet und die Einstellmutter lose ist.

Steckachse – Gehen Sie sicher dass der Spannhebel geöffnet ist und die Steckachse nicht in der Nabe oder der Gabel steckt.

Setzen Sie das Rad in die Ausfallenden ein und achten Sie darauf dass die Bremsscheibe zwischen die Bremsbeläge rutscht. Falls die Bremsscheibe an den Belägen hängen bleibt, nehmen Sie das Laufrad wieder heraus und probieren Sie es erneut. Schieben Sie das Laufrad in die Gabel bis es sicher in den Ausfallenden sitzt.

Schnellspanner – Mit dem Spannhebel in der “Open” Position halten Sie den Spannhebel in der einen Hand während Sie mit der anderen Hand die Einstellmutter festziehen. Die Mutter sollte nie einfach nur mit der Hand gegen die Ausfallenden festgeschraubt werden. Stattdessen sollte die Mutter nur so fest gezogen werden, dass der Spannhebel mit genügend Spannkraft komplett geschlossen werden kann. Wenn die Mutter zu fest gezogen ist, geht der Spannhebel nicht richtig zu und kann sich bei der Fahrt lösen. Wenn die Mutter zu lose ist, geht der Spannhebel zu leicht zu und das Laufrad ist nicht sicher im Ausfallende befestigt. Achten Sie darauf, dass der Spannhebel wirklich komplett bis Anschlag geschlossen ist. Überprüfen Sie dass der Spannhebel nicht durch Gabelholm, Scheibenbremse oder andere Laufradkomponenten behindert wird.

Steckachse – Eine Beschreibung der kompletten Funktion jeder Steckachsenvariante überschreitet den Rahmen dieser Bedienungsanleitung. Normalerweise funktioniert eine Steckachse ungefähr genau so wie ein Schnellspanner - der Unterschied liegt darin, dass die Steckachse bei jeder Laufradinstallation komplett durch die geschlossenen Ausfallenden und die Nabe geschoben werden muss. Meistens hat auch die Steckachse einen Spannhebel der richtig eingestellt und geschlossen werden muss. Manche Steckachsensysteme benötigen Werkzeug für die richtige Einstellung, können bei darauf folgenden Laufradwechseln aber auch ohne Werkzeug installiert werden. Bitte gehen Sie sicher dass ihr Niner Händler ihnen die Funktion des Steckachsensystems erklärt hat und konsultieren Sie ansonsten die Anleitung des jeweiligen Steckachsenherstellers.

Nachdem Sie das Vorderrad richtig installiert haben, heben Sie das Rad ein Stück an und drehen Sie daran. Das Laufrad sollte sich frei drehen; falls es reibt oder schleift, ist es nicht richtig montiert. Falls es nicht möglichst mittig in der Gabel zentiert ist oder schief in der Gabel steht, ist es nicht richtig montiert. Sie müssen das Rad nochmal heraus nehmen und es noch einmal versuchen. Als Letztes ziehen Sie am Bremshebel um die einwandfreie Funktion zu gewährleisten und prüfen Sie ob die Bremse schleift. Eine schleifende Bremse kann unter anderem darauf hindeuten dass das Laufrad nicht richtig montiert ist.

⚠ WARNUNG: Zum korrekten Fixieren des Laufrades mit einem Schnellspann-System ist erheblicher Kraftaufwand nötig. Wenn sich der Schnellspannhebel mit nur geringem Kraftaufwand schließen
lässt, keinen Abdruck in der Hand hinterlässt und wenn die Riffelung der Schnellspannmutter sich nicht in die Ausfallenden drücken, ist die Klemmkraft zu gering. Öffnen Sie den Hebel, ziehen die Einstellmutter um eine Viertelumdrehung im Uhrzeigersinn an und schließen den Hebel erneut.

HINTERRAD INSTALLIEREN:

Die Hinterradinstallation ist der Vorderradinstallation sehr ähnlich, benötigt aber ein paar extra Schritte.

Schnellspanner – Gehen Sie sicher dass der Spannhebel geöffnet und die Einstellmutter lose ist.

Steckachse – Gehen Sie sicher dass der Spannhebel geöffnet ist und die Steckachse nicht in der Nabe oder dem Rahmen steckt.

Falls das Bike mit einer Kettenschaltung ausgestattet ist, schalten Sie das Schaltwerk in den höchsten Gang (kleinstes Ritzel). Ziehen Sie das Schaltwerk mit der Hand nach hinten damit das Laufrad in die Ausfallenden passt. Setzen Sie das Rad in die Ausfallenden ein und achten Sie darauf, dass die Bremsscheibe zwischen die Bremsbeläge rutscht. Falls die Bremsscheibe an den Belägen hängen bleibt, nehmen Sie das Laufrad wieder heraus und probieren es erneut. Schieben Sie das Laufrad in den Rahmen bis es sicher in den Ausfallenden sitzt.

Schnellspanner – Mit dem Spannhebel in der “Open” Position, halten Sie den Spannhebel in der einen Hand während Sie mit der anderen Hand die Einstellmutter festziehen. Die Mutter sollte nie einfach nur mit der Hand gegen die Ausfallenden festgeschraubt werden. Stattdessen, sollte die Mutter nur so fest gezogen werden, dass der Spannhebel mit genügend Spannkraft komplett geschlossen werden kann. Wenn die Mutter zu fest gezogen ist, geht der Spannhebel nicht richtig zu und kann sich bei der Fahrt lösen. Wenn die Mutter zu lose ist, geht der Spannhebel zu leicht zu und das Laufrad ist nicht sicher im Ausfallende befestigt. Gehen Sie sicher dass der Spannhebel wirklich komplett, bis Anschlag, geschlossen ist. Überprüfen Sie dass der Spannhebel nicht durch Gabelholm, Scheibenbremse oder andere Laufradkomponenten behindert wird.

Steckachse – Eine Beschreibung der kompletten Funktion jeder Steckachsenvariante überschreitet den Rahmen dieser Bedienungsanleitung. Normalerweise funktioniert eine Steckachse ungefähr genau so wie ein Schnellspanner - der Unterschied ist dass die Steckachse bei jeder Laufradinstallation komplett durch die geschlossenen Ausfallenden und die Nabe geschoben werden muss. Meistens hat auch die Steckachse einen Spannhebel, der richtig eingestellt und geschlossen werden muss. Manche Steckachsensysteme benötigen Werkzeug für die richtige Einstellung, können bei darauf folgenden Laufradwechseln aber auch ohne Werkzeug installiert werden. Bitte gehen Sie sicher dass ihr Niner Händler ihnen

die Funktion des Steckachsensystems erklärt hat und konsultieren Sie ansonsten die Anleitung des jeweiligen Steckachsenherstellers.

Nachdem Sie das Hinterrad richtig installiert haben, heben Sie das Rad ein Stück an und drehen Sie daran. Das Laufrad sollte sich frei drehen; falls es reibt oder schleift, ist es nicht richtig montiert ebenso wenn es nicht möglichst mittig im Hinterbau zentiert ist oder schief im Rahmen steht. Sie müssen das Rad noch mal heraus nehmen und es noch einmal versuchen. Als Letztes, ziehen Sie am Bremshebel um die einwandfreie Funktion zu gewährleisten und prüfen Sie ob die Bremse schleift. Eine schleifende Bremse kann unter anderem darauf hindeuten, dass das Laufrad nicht richtig montiert ist.

Der Ausbau der Laufräder verläuft in umgekehrter Reihenfolge wie der Einbau. Bei Schnellspannern lösen Sie den Spannhebel bis er in der “Open” Position ist, lösen Sie die Einstellmutter und entfernen Sie das Laufrad von den Ausfallenden. Lösen Sie die Einstellmutter nicht so weit dass Sie von der Scnellspannachse abgeht. Dieses könnte dazu führen dass Sie die Feder, die zur Zentrierung der Achse dient, verlieren, was den Laufrad Ein- und Ausbau verkompliziert. Ausbau von Laufrädern mit Steckachse erfordert, dass Sie die Achse komplett heraus ziehen. Stecken Sie die Achse immer wieder in die Gabel oder den Rahmen damit Sie sie nicht verlieren oder neben dem Auto liegen lassen.

⚠ WARNUNG: Scheibenbremsen erhitzen sich beim Bremsen sehr stark. Fassen Sie deshalb die Scheibe und den Bremssattel nicht sofort an, wenn Sie häufig gebremst haben, z.B. nach oder an einem längeren Gefälle.

SATTELKLEMME:

Es gibt zwei Sattelklemmenvarianten: Schnellspanner oder geschraubt. Die geschraubte Variante verwendet eine Schraube zur Fixierung der Sattelstütze. Die Schnellspannvariante benutzt einen Spannhebel wie auch bei den Schnellspannern der Laufräder.

> ⚠ WARNUNG: Beim Fahren mit einer unzureichend geklemmten Sattelstütze kann sich der Sattel verdrehen oder nach unten rutschen – Sie können die Kontrolle verlieren und stürzen. Darum:
> 1. Lassen Sie sich vom Fachhändler die korrekte Bedienung der Sattelstützenklemmung erklären.
> 2. Lösen und klemmen Sie die Sattelstütze stets in der vorgeschriebenen Art und Weise.
> 3. Überprüfen Sie vor jeder Ausfahrt die korrekte Klemmung der Sattelstütze im Rahmen.

Schnellspanner – Ein Sattelklemmen-Schnellspanner ist einem Laufrad- Schnellspanner sehr ähnlich. Es gibt eine Einstellmutter oder Schraube und einen Spannhebel. Stellen Sie über die Mutter oder Schraube die korrekte Spannung ein und schließen Sie den Spannhebel.

> ⚠WARNUNG: Zur sicheren Sattelstützen-Fixierung ist die volle Klemmkraft des Exzenter-Schnellspanners vonnöten. Wenn stattdessen die Einstellmutter mit einer Hand festgehalten und mit der anderen Hand der Schnellspannhebel wie eine Flügelmutter so fest wie möglich zugedreht wird, ist die Klemmkraft zu gering und die Sattelstütze unzureichend fixiert.

Geschraubt – Eine geschraubte Sattelklemme hat normalerweise nur eine Schraube die festgezogen wird um die Sattelstütze zu fixieren. Das genaue Drehmoment ist meistens auf die Klemme selber gedruckt. Falls das nicht der Fall ist, schauen Sie in die Anleitung oder auf die Website des Sattelklemmenherstellers.

> ⚠ WARNUNG: Sie sollten nie das maximale Drehmoment auf der Klemme überschreiten. Falls Sie Fragen wegen des Drehmoments haben, wenden Sie sich bitte an ihren Fahrradhändler.

BREMSEN

Alle Niner Rahmen sind NUR für Scheibenbremsen ausgelegt. Die richtige Einstellung von Scheibenbremsen ist von entscheidender Bedeutung da sie extreme Bremskraft entwickeln. Scheibenbremsen funktionieren, indem die Bremssättel die an der Gabel und dem Rahmen montiert sind, bei Betätigung des Hebels, die Bremsscheiben, die an den Naben befestigt sind, zwischen zwei Bremsbelägen einklemmen.

> ⚠ WARNUNG: Das Fahren mit nicht richtig eingestellten Scheibenbremsen, abgenutzten Bremsbelägen oder nicht fachmännisch entlüfteten Bremsen kann zu schweren Verletzungen bis zum Tod führen.

Scheibenbremsen können enorme Bremskräfte entwickeln. Machen Sie sich mit Funktion und Wirkung dieser Bremsen vertraut, bevor Sie sich in den Straßenverkehr oder andere gefährliche Situationen begeben.

> ⚠ WARNUNG: Zu starkes oder zu plötzliches Betätigen der Bremse kann zum Blockieren des Laufrades führen – Sie können die Kontrolle verlieren und stürzen. Passiert dies mit der Vorderbremse, kann ein Überschlag die Folge sein – und möglicherweise schwere bis zu tödlichen Verletzungen.

Traditionell wird mit dem rechten Hebel die hintere und mit dem linken Hebel die vordere Bremse betätigt. Überprüfen Sie vor der ersten Ausfahrt unbedingt, ob dies auch an ihrem Bike der Fall ist – indem Sie einen Bremshebel ziehen und darauf achten, welche Bremse nun wirkt. Falls Sie trotzdem noch Fragen haben sollten dann wenden Sie sich an ihren Fachhändler.

Viele Bremssysteme haben verschiedene Einstellmöglichkeiten für die Hebelposition, z.B. Hebelweiteneinstellung und Bremsbelagsweiteneinstellung. Es gibt unzählig verschiedene Möglichkeiten ihre Bremshebel zu positionieren aber es ist zwingend notwendig dass die Bremshebel nach ihren Vorstellungen eingestellt und IMMER gut erreichbar sind. Schauen Sie in die Anleitung des Bremsenherstellers für eine detaillierte Beschreibung der Einstellmöglichkeiten ihrer Bremse. Ihr Fachhändler ist auch immer eine gute Adresse für Informationen über ihre Bremsen.

Scheibenbremsen funktionieren, indem die Bremssättel, die an der Gabel und dem Rahmen montiert sind, bei Betätigung des Hebels die Bremsscheiben, die an den Naben befestigt sind, zwischen zwei Bremsbelägen einklemmen. Um sicher zu gehen dass Sie die maximale Reibung erreichen, halten Sie die Bremsbeläge und -scheiben sauber. Verdreckte Bremsbeläge haben entscheidend weniger Bremskraft.

⚠ WARNUNG: Verschmutzte Bremsbeläge und -scheiben können die Bremskraft drastisch vermindern. Achten Sie daher darauf, dass weder Öl noch andere Flüssigkeiten an die Bremse geraten, z.B. wenn Sie Ihr Rad putzen oder die Kette schmieren. Verschmutzte Beläge lassen sich in keinem Fall reinigen und müssen ersetzt werden! Bremsscheiben können Sie mit Bremsreiniger und notfalls mit warmem Wasser und Spülmittel reinigen.

Bremsen dienen zur Kontrolle ihrer Geschwindigkeit, nicht nur zum Anhalten. Die maximale Bremskraft wird an jedem Laufrad erzielt, kurz bevor es blockiert und der Reifen zu rutschen beginnt. Ein rutschender Reifen bremst deutlich schwächer und verliert zudem jegliche Richtungsstabilität

Wenn Sie eine oder beide Bremsen betätigen, verzögert das Bike, ihr Körper aber möchte ungebremst weiter fahren. Dadurch wird Gewicht aufs Vorderrad verlagert – dieser Effekt kann im Extremfall auch zum Überschlag führen. Ein stärker belastetes Laufrad kann höhere Bremskraft übertragen, bevor es blockiert. Ein entlastetes Laufrad blockiert dagegen früher. Beim Bremsen empfiehlt es sich daher, seinen Körperschwerpunkt weiter nach hinten zu verlagern. Gleichzeitig sollte hinten schwächer und vorne stärker gebremst werden. Dies gilt erst recht auf Gefällstrecken, die für eine zusätzliche Gewichtsverlagerung nach vorne sorgen. Kontrollieren der Blockiergrenze und Gewichtsverlagerung nach hinten sind also zwei Hauptaspekte von effektivem, sicherem Bremsen. Bei Bikes mit Federgabel ist die Gewichtsverlagerung noch wichtiger. Beim Bremsen taucht diese nämlich ein und verstärkt die Gewichtsverlagerung nach vorne. Üben Sie Bremsbetätigung und aktive Gewichtsverlagerung stets abseits von Straßenverkehr oder anderen riskanten Situationen. Auf losem Untergrund oder bei Nässe ändern sich die Verhältnisse nochmals. Bremswege verlängern sich in hohem Maß. Die Reifen haben weniger Kurvenhaftung und Bremstraktion – die Blockiergrenze wird deutlich früher erreicht. Nässe oder Schmutz auf den Bremsbelägen verringern deren Reibwirkung. Um dennoch jederzeit die Kontrolle zu bewahren, sollten Sie auf losem oder nassem Untergrund deutlich langsamer fahren.

Es ist entscheidend wichtig dass Sie in regelmäßigen Abständen ihre Bremsbeläge kontrollieren und gegebenfalls austauschen. Lesen und befolgen Sie die Anweisungen in der Bedienungsanleitung, die der jeweilige Bremsen-Hersteller mitliefert – vor allem in Sachen Bedienung und Wartung der Bremsen und den Austausch verschlissener Bremsbeläge. Wenn ihnen die Bedienungsanleitung nicht vorliegt, fragen Sie ihren Fachhändler oder wenden sich an den Bremsen-Hersteller.

SCHALTEN

Ihr Niner Komplett-Bike kann mit einer Schaltung ausgestattet sein. Wenn dass der Fall ist, besteht diese aus folgenden Teilen:

1) Ein Schaltwerk, welches die Kette auf der Kassette hoch und runter schaltet.
2) Eine Kassette
3) Ein Umwerfer*, welcher die Kette auf den Kettenblättern hoch und runterschaltet.
4) Kettenblätter an der Kurbel**
5) Schalthebel
6) Kette

*Manche Niner Modelle haben nur ein Kettenblatt und brauchen daher keinen Umwerfer oder vorderen Schalthebel
**Abhängig vom Modell und der Ausstattung, können ein bis drei Kettenblätter an der Kurbel montiert sein.

Wenn Sie ihr Bike selber aufbauen, also ihre Komponenten selber wählen, empfehlen wir ihnen mit ihrem Niner-Händler zusammenzuarbeiten um Komponenten zu wählen die mit ihrem Bike kompatibel sind. In dieser Bedienungsanleitung vermitteln wir ihnen nur die Grundkentnisse des Schaltens.

Bei Schaltern in Form von Drucktasten gibt es zwei unterschiedliche Funktionsweisen. Bei den meisten wird mit der großen Taste auf die größeren Zahnräder geschaltet. Der kleine Hebel, der aus Sicht des Fahrers vor dem Lenker liegt, bewegt die Kette zu den kleineren Zahnrädern hin. Dies führt dazu, dass ein Schaltvorgang, der mit der rechten Hand auf die rechtsseitige große Daumentaste eingeleitet wird, zu einer leichteren Übersetzung führt. Drücken Sie dagegen mit der linken Hand auf die linksseitige Daumentaste, schalten Sie auf das große Kettenrad: der Gang wird schwerer!

Die Schalter von Shimano werden mit Daumen und Zeigefinger bedient, die SRAM Schalter ausschließlich mit dem Daumen, d.h. auch hier schaltet der große Hebel auf ein größeres Kettenrad. Anders verhält es sich bei Drehgriffschaltern. Während ein Dreh des rechten Schalters zum Fahrer hin den Gang leichter werden lässt, wird mit einer Drehung links in einen schwereren Gang geschaltet. Gegebenenfalls kann auch hier die Schaltrichtung variieren. Der Schalthebel übermittelt über den Bowdenzug den Schaltbefehl zum Schaltwerk. Das Schaltwerk schwenkt, die Kette klettert auf das nächste Ritzel. Wichtig für den ganzen Schaltvorgang ist, dass gleichmäßig und ohne großen Krafteinsatz weiter getreten wird, solange sich die Kette zwischen den Ritzeln

bewegt! Durch spezielle Weichen in den Kettenrädern funktioniert der Schaltvorgang auch unter Belastung.

Das Schalten unter Last verkürzt jedoch das Kettenleben erheblich. Vermeiden Sie deshalb Schaltvorgänge, während Sie sehr stark auf die Pedale treten, vor allem beim Schalten mit dem vorderen Umwerfer.

> ⚠ ACHTUNG: Niemals einen Schalthebel betätigen, während rückwärts pedaliert wird und auch nicht direkt nach dem Betätigen des Schalthebels rückwärts pedalieren. Die Kette könnte sich dadurch aufwickeln, verklemmen oder abspringen – und das Bike beschädigen.

SCHALTEN AM HINTEREN SCHALTWERK:

Das Schaltwerk wird mit dem Schaltgriff rechts am Lenker betätigt.
Aufgabe des Schaltwerks ist es, die Kette hinten von einem zum nächsten Ritzel zu führen. Kleinere Ritzel ergeben eine größere Übersetzung – zum Fahren in größeren Gängen ist eine höhere Pedalkraft nötig, dafür ist der zurückgelegte Weg bei einer Kurbelumdrehung weiter. Größere Ritzel ergeben eine kleinere Übersetzung – also wird weniger Pedalkraft gefordert, man legt aber auch eine kleinere Strecke pro Kurbelumdrehung zurück. Von einem kleineren auf ein größeres Ritzel wird runtergeschaltet. Umgekehrt wird von einem größeren auf ein kleineres Ritzel hochgeschaltet. Damit das Schaltwerk die Kette von einem zum nächsten Ritzel bewegen kann, muss der Fahrer vorwärts pedalieren.

> ⚠ WARNUNG: Schalten Sie niemals auf größte oder kleinste Ritzel oder Kettenblätter, wenn die Schaltung nicht einwandfrei funktioniert. Sie könnte falsch justiert sein, die Kette könnte abspringen oder verklemmen – und Sie könnten die Kontrolle verlieren und stürzen.

SCHALTEN AM VORDEREN UMWERFER:

Der Umwerfer, der mit dem linken Schaltgriff betätigt wird, schaltet die Kette zwischen den vorderen Kettenblättern hin und her. Das Schalten auf ein kleineres Kettenblatt (Runterschalten) macht das Pedalieren leichter. Wird auf ein größeres Kettenblatt geschaltet (Hochschalten), wird das Pedalieren schwerer. Auch hier muss zum Schalten stets vorwärts pedaliert werden.

Momentan sind Schalthebel mechanische Bauteile, die einen Zug der durch eine Aussenhülle läuft verwenden. Pflege und Wartung der Bedienelemente ist daher extra wichtig um die einwandfreie Funktion der Schaltung gewährleisten zu können. Nasse und

schlammige Bedingungen erhöhen den Verschleiß und erfordern daher extra Pflege und öftere Wartung.

Gänge, bei denen die Kette extrem schräg läuft, haben eine höhere innere Reibung zur Folge. Der Wirkungsgrad sinkt, der Verschleiß schreitet schnell voran. Ein schlechter Kettenlauf ergibt sich, wenn die Kette vorne auf dem kleinsten Kettenblatt und gleichzeitig auf den äußeren (kleinen) zwei oder drei Ritzeln hinten liegt oder wenn sie auf dem größten Kettenblatt vorne und auf den inneren (großen) Ritzeln des Hinterrades gefahren wird. Bei Schaltungen mit nur zwei Kettenblättern ist das Problem des schrägen Kettenlaufs nicht so stark vorhanden da die beiden Kettenblätter sich näher an der Position des mittleren Kettenblatts befinden. Man sollte es trotz alledem vermeiden zu schräg zu schalten.

Starker Schräglauf der Kette ist nicht empfohlen!

SINGLE SPEED:

Unsere Wurzeln kommen auch sehr stark aus dem Single Speed Bereich. Es ist eine Rückkehr zu der Einfachheit der Räder die wir als Kinder gefahren sind. Single Speed Bikes sind einfacher und leichter aufgebaut und bieten eine ganz andere fahrerische Herausforderung. Niner Single Speed Bikes verwenden unser patentiertes “Bio-Centric” EBB (exzentrisches Innenlager-System) um die Kette spannen zu können.

NINER "BIOCENTRIC" EBB (EXZENTRISCHES INNENLAGERSYSTEM) KOMPATIBILITÄT & INSTALLATION

Das "Bio-Centric" EBB ist nur für Niner Rahmen entworfen worden. Man kann es manchmal auch für Rahmen anderer Hersteller anpassen, aber es wird dann nicht optimal funktionieren. Das "Bio-Centric" EBB wird gegen die Aussenseiten des Innenlagergehäuses geklemmt und benötigt daher eine säuberlich plangefräste Oberfläche. Das Planfräsen kann nur beim Fachhändler gemacht werden; oder wie bei Niner Rahmen, bei der Herstellung.

⚠ WARNUNG: Einige ältere Niner Rahmen brauchen vielleicht einige zusätzliche Schritte für die Installation.

Was Sie für die Montage brauchen werden:

- NINER BIO-CENTRIC EBB & BIKE RAHMEN
- SAUBERES WERKSTATTTUCH
- ALKOHOL
- TEFLONBAND
- DREHMOMENTSCHLÜSSEL
- 6MM INNENSECHSKANT (IMBUS) SCHLÜSSEL

Schritt für Schritt Anleitung für die Installation des Niner "Bio-Centric" EBB in einem neuen Niner Rahmen:

⚠ WARNUNG: Einige ältere Niner Rahmen brauchen vielleicht einige zusätzliche Schritte für die Installation. Wenn Sie einen gebrauchten/alten Rahmen besitzen oder ihr EBB 130 in./lbs auf der Nichtantriebsseite eingraviert hat, wenden Sie sich bitte an info@revolutionsports.eu für weitere Informationen.

⚠ WARNUNG: Wenn Sie nicht das notwendige Werkzeug oder das Fachwissen besitzen, wenden Sie sich bitte an einen authorisierten Niner Fachhändler. Es ist wichtig dass es korrekt montiert wird da sonst die Langlebigkeit und Funktion darunter leiden. Falls Sie Fragen haben wenden Sie sich an info@revolutionsports.eu.

1. Hängen Sie den Rahmen in den Montageständer wie vom Ständerhersteller angewiesen.

2. Reinigen Sie den Rahmen und das “Bio-Centric” EBB: Das Tretlagergehäuse und das “Bio-Centric” EBB müssen völlig frei von Dreck oder Schmierstoffen sein. Benutzen Sie das Werkstatttuch und den Alkohol um beides zu reinigen. Wenn beides nicht richtig sauber ist, kann sich das “Bio-Centric” EBB im Gehäuse verdrehen.

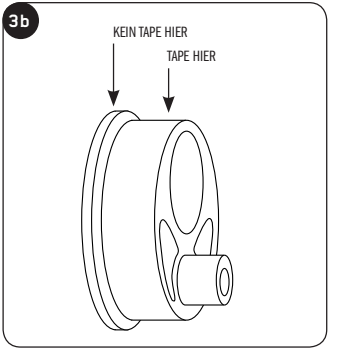
3. Preparieren des EBB: Bevor Sie die beiden EBB-Hälften installieren, müssen Sie den Teil der später in den Rahmen gepresst wird mit zwei Lagen Teflonband umwickeln. Wichtig ist hier, dass Sie das Band nur ganz innen und nicht den Flansch berührend zweimal herum wickeln. Wenn das Band zu nah am Flansch ist, kann es sich bei der Montage aufschieben. Dann klemmt das EBB nicht mehr richtig an der Aussenseite des Tretlagergehäuses und könnte sich bei der Fahrt verdrehen. Bedecken Sie die Innenseite des EBBs mit Teflonband wie in Abbildung 3a und 3b gezeigt.

4. Installieren Sie das EBB: Schieben Sie jetzt vorsichtig die beiden EBB-Hälften in den Rahmen. Sie sollten relativ leicht in den Rahmen rutschen, ohne dass das Teflonband sich gegen den Flansch aufschiebt. Richten Sie die beiden Hälften so aus dass die Schraube installiert werden kann. Ziehen Sie die Schraube mit einem Anzugs-Drehmoment von 190 in./lbs. fest.

5. Installieren Sie das Innenlager und die Kurbeln: Installieren Sie das Innenlager und die Kurbeln nach den Spezifikationen der jeweiligen Hersteller. Manche Kettenblatt/Tretlagerachslängen-Kombinationen können zu Problemen mit der Kettenstrebe führen. Wenn das passiert, können Sie das Problem wahrscheinlich lösen indem Sie das EBB nach vorne drehen.

6. Kette spannen: Sind die Kurbeln und das Innenlager richtig montiert, müssen wir jetzt noch die Kette spannen. Lösen Sie dazu die Schraube im EBB. Am einfachsten ist das EBB zu drehen in dem Sie einen 6mm Imbusschlüssel in das Loch an der Antriebsseite des EBBs stecken. Der Imbusschlüssel wird durch den Kurbelstern geführt. Wenn Sie jetzt den Imbus am Kurbelstern abstützen und die Kurbel drehen, können Sie damit das EBB drehen und die Kette spannen. Wenn die richtige Spannung erreicht ist, ziehen Sie die Schraube mit einem Anzugs-Drehmoment von 190 in./lbs. fest. (Abbildung 6)

3b



3a

6

SERVICE

⚠ WARNUNG: Durch die technischen Fortschritte der letzten Jahre sind Bikes und ihre Komponenten immer komplexer geworden. Und das Innovations-Tempo nimmt weiter zu. Daher kann diese Bedienungsanleitung unmöglich sämtliche Informationen enthalten, die für Reparatur- und Wartungsarbeiten an ihrem Bike nötig sind. Um die Gefahr von Unfällen oder gar Verletzungen zu verringern, sollten Sie sämtliche Reparatur- oder Wartungsarbeiten, die nicht in dieser Bedienungsanleitung beschrieben sind, unbedingt vom Fachhändler durchführen lassen. Ebenso wichtig ist, dass Sie Umfang und Häufigkeit von Wartungsarbeiten an die Einsatzbedingungen – von ihrem Fahrstil bis zum Einsatzort – anpassen. Fragen Sie ihren Fachhändler nach dem richtigen Maß und Umfang von Wartungsarbeiten für ihren speziellen Fall.

⚠ WARNUNG: Viele Wartungs- und Reparaturarbeiten an Bikes erfordern spezielles Fachwissen und Werkzeuge. Führen Sie keine Einstell- oder Wartungsarbeiten an ihrem Bike durch, ohne die dafür nötigen Kenntnisse bei ihrem Fachhändler erfragt zu haben. Fehlerhaft ausgeführte Einstell- oder Wartungsarbeiten können das Bike beschädigen oder zu Unfällen mit Verletzungsfolgen bis zum Tod führen.

Alle Fahrräder benötigen regelmäßige Wartung. Es ist ein sehr wichtiger Teil, der sicher stellt, dass jede Fahrt so erfreulich wird wie die letzte und das ihr Rahmen und Komponenten so lange wie möglich halten. Mountainbiken ist schon hart genug für den Rahmen und die Komponenten, ohne die zusätzliche Belastung von schlechter Wartung.

SERVICE INTERVALLE:

Hier ist eine Liste von empfohlenen Service-Intervallen. Sie sollten ihre Service-Intervalle am besten mit ihrem Fachhändler absprechen, um herauszufinden wie oft ihr Bike wirklich gewartet werden muss. Verschleißteile die oft übersehen werden sind Lager der Federungsdrehpunkte, Federungsdichtungen und Federungsflüssigkeit. Verunreinigungen können bei der Fahrt in diese Teile eintreten, was zu Leistungsverlust und Schäden führen kann.

1. Einfahr-Phase: Lebensdauer und Funktion ihres Bikes profitieren, wenn es zu Beginn angemessen eingefahren wird. Seilzüge und Radspeichen können sich nach den ersten Kilometern dehnen oder “setzen” und müssen dann vom Fachhändler nachjustiert werden. Beim Sicherheits-Check können Sie herausfinden, ob etwas neu justiert werden muss. Aber selbst wenn alles “in Ordnung” erscheint, sollten Sie ihr Bike noch einmal zur Überprüfung zum Fachhändler bringen. Der erwartet Sie meist etwa einen

Monat nach dem Kauf zu einem Check. Zeit für diese Werkstatt-Kontrolle ist auch, nachdem Sie 3 bis 5 Stunden im schwierigen Gelände oder 10 bis 15 Stunden auf Straße oder leichtem Gelände gefahren sind. Bringen Sie das Bike in jedem Fall sofort in die Werkstatt, wenn Sie das Gefühl haben, etwas funktioniert nicht mehr korrekt.

2. Vor jeder Fahrt: Machen Sie den Sicherheits-Check wie in dieser Anleitung erklärt.

3. Nach jeder Fahrt bei der Wasser und/oder Schlamm beteiligt ist oder wenigstens nach jeden 150 km: Putzen Sie das Bike und schmieren Sie die Kette mit hochwertigem Kettenöl. Wischen Sie überschüssiges Öl mit einem fusselfreien Lappen ab. Die angemessene Schmier-Routine hängt von den Einsatzbedingungen ab. Fragen Sie ihren Fachhändler nach den besten Schmiermitteln für ihre Gegend und dem empfohlenen Service- Intervall. Achten Sie darauf, dass Bremsscheiben nicht mit Schmiermittel in Kontakt kommen!

Nach jeder langen, harten Ausfahrt bzw. alle 10 bis 20 Stunden Fahrzeit:

1. Betätigen Sie die Vorderbremse und schieben das Bike vor und zurück.

2. Alles fest? Wenn Sie stattdessen ein “klack” spüren, ist möglicherweise das Steuerlager lose und/oder die Gabel oder die Nabe hat Spiel. Lassen Sie es vom Fachhändler überprüfen.

3. Betätigen Sie beide Bremsen mit Kraft - vorne und hinten - um sicher zu gehen dass der Druckpunkt immer noch definiert ist. Falls der Hebel sich zu nah an den Lenker ziehen lässt oder der Druckpunkt sich schwammig anfühlt, muss die Bremse vielleicht neu entlüftet werden. Gehen Sie zum Fachhändler für Bremseinstellungen und Entlüften.

4. Kontrollieren Sie die Bremsbeläge. Zu diesem Zeitpunkt könnten die Bremsbeläge schon verschlissen sein. Überprüfen Sie, dass noch genug Bremsmaterial auf den Bremsbelägen ist. Bremsen mit stark verschlissenen Bremsbelägen können zu schlechter Bremsleistung führen und Bremskomponenten wie z.B. die Bremsscheiben beschädigen. Wenn Sie oft in feuchten und schlammigen Bedingungen fahren, müssen Sie ihre

Bremsbeläge öfter kontrollieren. Ein harter Downhill in nassen und schlammigen Bedingungen kann ihre Bremsbeläge mit einer Fahrt verschleissen.

5. Drücken Sie die Speichen jeder Laufradseite paarweise mit Daumen und Zeigefinger zusammen. Fühlen sich alle gleich an? Sind lose Speichen dabei, sollte der Fachhändler Speichenspannung und Zentrierung überprüfen.

6. Kontrollieren Sie Reifen und Felgen: Kontrollieren Sie die Reifen auf übermäßigen Verschleiß, Schnitte oder sonstige Schäden. Lassen Sie sie nötigenfalls vom Fachhändler ersetzen. Überprüfen Sie die Felgen auf Verschleiß, Dellen, Macken und Kratzer. Fragen Sie ihren Fachhändler um Rat, wenn Sie solche Schäden entdecken.

7. Kontrollieren Sie den Rahmen: Überprüfen Sie den Rahmen von oben bis unten nach Rissen oder anderen potentiellen Problemen die zum Versagen des Rahmens führen können. Lesen Sie auch Anhang E für genauere Informationen bezüglich ihres Rahmenmaterials und worauf Sie achten müssen.

8. Benutzen Sie den gesunden Menschenverstand wenn Sie ihr Bike warten. Die Wartungsintervalle werden von ihrem Fahrstil, der Länge ihrer Fahrten, dem Gelände und den Witterungsbedingungen bestimmt. Sie sollten Wartungsarbeiten nur mit dem richtigen Werkzeug und Wissen angehen da Sie sonst am Ende mehr Geld zahlen müssen um ihre Fehler von einem professionellen Mechaniker berichtigen zu lassen. Benutzen Sie ihr teures Fahrrad also nicht dazu neue mechanische Fähigkeiten zu erlernen. Gehen Sie sicher dass ihr Bike richtig funktioniert und bis zur letzten Schraube geschätzt wird.

ANHANG A: EINSATZBEREICH, GEWICHTSBESCHRÄNKUNG

MODELL	EINSATZBEREICH	MAX. FAHRERGEWICHT (LBS)	MAX. ZULADUNG (LBS)	MAX. GESAMTGEWICHT (LBS) *
ONE 9		295	5	300
AIR 9 ALU MODELLE		295	5	300
AIR 9 CARBON MODELLE		295	5	300
EMD 9		295	5	300
SIR 9		295	5	300
MCR 9		295	5	300
JET 9 MODELLE		295	5	300
RIP 9		295	5	300
WFO 9		295	5	300

* Maximales Gesamtgewicht = Fahrergewicht (komplett bekleidet mit Rucksack/ Trinkblase, Schutzkleidung und anderen Kleidungsstücken) + Zuladung (Taschen, etc. am Fahrrad befestigt).

ANHANG B: RAHMEN SPEZIFIKATIONEN			
MODELL	SATTELSTÜTZEN-DURCHMESSER (MM)	EMPFOHLENE SATTELSTÜTZEN-LÄNGE (MM)	EMPFOHLENER GABELFEDERWEG (MM)
ONE 9	31.6	400	70-100
AIR 9 ALU MODELLE	31.6	400	70-100
AIR 9 CARBON MODELLE	31.6	400	70-100
EMD 9	31.6	400	70-100
SIR 9	27.2	400	70-100
MCR 9	27.2	400	70-100
JET 9 CARBON MODELLE	31.6	350	70-120
JET 9 ALU MODELLE	30.9	350	70-100
RIP 9	30.9	350	100-140
WFO 9	30.9	350	120-170

ANHANG C: DÄMPFER SPECS UND SAG				
MODELL	EINBAUMASS	DÄMPFERBUCHSEN	25% SAG	30% SAG
JET 9 CARBON	7.5" x 2" (165mm x 37mm)	21.86 x 6 (beide Enden)	0.38"/9mm	0.45"/11mm
JET 9	6.5" x 1.5" (165mm x 37mm)	21.86 x 6 (beide Enden)	0.38"/9mm	0.45"/11mm
RIP 9	7.875" x 2" (200mm x 50mm)*	21.86 x 6 (beide Enden)	0.5"/12.5mm	0.6"/15mm
WFO 9	7.875" x 2.25" (200mm x 57mm) **	21.86 x 6 (beide Enden	0.6"/14.5mm	0.7"/17mm

* nicht Piggyback-Dämpfer kompatibel
** Piggyback-Dämpfer kompatibel

Niner empfiehlt 25% sag am Dämpfer. Um die 25% Sag (Negativfederweg) zu bekommen, befüllen Sie den Dämpfer bis der Druck ungefähr soviel ist wie zwei drittel ihres Fahrergewichts. Gehen Sie sicher dass der O-Ring komplett an den Zylinder geschoben ist und setzen Sie sich langsam und gleichmässig auf den Sattel. Es ist am einfachsten wenn Sie jemand fest hält. Ohne hoch und runter zu wippen steigen Sie jetzt wieder vorsichtig vom Rad und messen die Distanz die der O-Ring sich den Schaft runter bewegt hat. Kontrollieren Sie nun den Chart und passen Sie wenn nötig durch ablassen oder nachfüllen von Luft den Sag an. DFieses sollte ein guter Anfangspunkt sein. Wenn Sie ein Problem haben den vollen Federweg aus ihrem Dämpfer zu bekommen können Sie noch mehr Luft ablassen. Niner empfiehlt allerdings keinen Sag über 30%.

ANHANG D: DREHMOMENTE	
Schaltauge	5nm
Flaschenhalterschrauben	4nm
Schrauben am Niner-Abzeichen	1nm
AIR 9 CYA CARBON	
Schaltauge	7nm
Flaschenhalterschrauben	4nm
Schrauben an der Hinterradbremse	6nm
ONE 9 TORQUE SETTINGS	
Flaschenhalterschrauben	4nm
Schrauben am Niner-Abzeichen	1nm
JET 9 TORQUE SETTINGS	
Alu Federungsbolzen	6nm
Dämpferschrauben	8nm
Derailleur hanger	5nm
Flaschenhalterschrauben	4nm
Schrauben am Niner-Abzeichen	1nm
RIP 9 / WFO 9 TORQUE SETTINGS	
Alu Federungsbolzen	6nm
Dämpferschrauben	8nm
Ausfallenden (L&R)	7nm
Flaschenhalterschrauben	4nm
Schrauben am Niner-Abzeichen	1nm
NINER VORBAUSCHRAUBEN	5nm
NINER SATTELKLEMME	10nm
BIO-CENTRIC EBB	21nm

ANHANG E: MATERIAL PFLEGE & INSPEKTION
JEDER RAHMEN HAT EINE LEBENSDAUER

⚠ WARNUNG: Nichts hält ewig, auch nicht ihr Bike.
Wenn die Lebensdauer ihres Bikes oder seiner Komponenten überschritten ist, wird jeglicher weitere Gebrauch zum Risiko. Jedes Fahrrad und seine Bauteile haben eine begrenzte Haltbarkeit. Die Lebensdauer hängt von Konstruktion und verwendeten Materialien ab, ebenso von Wartung und Pflege sowie Einsatzzweck und -häufigkeit. Die Lebensdauer kann dramatisch verkürzt werden, wenn Sie an Wettkämpfen teilnehmen oder Sprünge oder Stunts machen, in Bike-Parks oder extremem Gelände fahren, einen aggressiven Fahrstil haben, in Gegenden mit extremem Klima oder mit schwerem Gepäck fahren, das Bike kommerziell einsetzen oder sonstige ungewöhnliche Einsätze damit unternehmen. Jede dieser Aktivitäten kann zu unvorhergesehenem Versagen des Bikes oder von Komponenten führen. Unter identischen Einsatzbedingungen haben besonders leichte Bikes und Komponenten meist eine kürzere Haltbarkeit als schwerere Exemplare. Beim Kauf eines leichten Bikes oder solcher Komponenten gehen Sie stets einen Kompromiss ein – indem Sie die bessere Performance dank geringem Gewicht einer höheren Haltbarkeit vorziehen. Sie sollten besonders leichte Hochleistungs- Bikes und -Komponenten daher häufiger auf Schäden untersuchen.

Alle Fahrradrahmen haben eine begrenzte Lebensdauer. Wir konstruieren unsere Rahmen so, dass wir die maximale Lebensdauer bekommen ohne die positiven Fahrqualitäten zu verlieren. Ein Rahmen könnte auch so konstruiert werden dass er 100 Jahre hält, aber er wäre so schwer dass ihn keiner fahren will. Es gibt immer einen Kompromiss den man eingehen muss wenn man sich für einen leichten Rahmen oder leichte Komponenten entscheidet. Die Lebensdauer des Rahmens kann auch von seinem Lebensraum und wie es benutzt wird bestimmt werden. Feuchte- und Küstengebiete können zu Korrosionsbildung bei Stahlrahmen, Stahlschrauben und Zügen führen. Einer der wichtigsten Faktoren, die die Lebensdauer ihres Rahmens betrifft ist wie er gefahren wird. Offroad-Riding kann sehr hart für den Rahmen sein. Je härter Sie mit dem Rahmen umgehen desto kürzer wird die Lebensdauer. Der Rennbetrieb kann auch eine starke Belastung für den Rahmen sein und daher sollten Sie ihr Niner öfter als Normal überprüfen lassen.

Lassen Sie ihr Bike und die Komponenten regelmäßig vom Fachhändler auf Anzeichen von Überlastung und/oder mögliches Versagen checken – z.B. auf Risse, Verformungen, Korrosion, Lackschäden, Macken und andere Vorzeichen von möglichen Problemen, falschem Einsatz oder Missbrauch. Diese wichtigen Sicherheits-Checks sind unerlässlich, um Unfälle, Verletzungen (des Fahrers) und verkürzte Haltbarkeit (des Bikes) zu vermeiden.

Bitte haben Sie Verständnis dafür, dass es für die Verwendung verschiedener Metalle im Fahrrad-Rahmenbau keine einfachen Erklärungen gibt. Andere Aspekte haben viel mehr Einfluss als die reine Materialwahl. Statt vereinfachender Antworten kommt es darauf an, wie die Materialeigenschaften mit Konstruktion, Tests und Herstellungsverfahren in Einklang sind.

Metalle unterscheiden sich deutlich in Sachen Korrosionsbeständigkeit. Stahl muss davor geschützt werden, dass er nicht rostet. Aluminium und Titan bilden an der Oberfläche eine Oxidschicht, die weitere Korrosion verhindert – beide sind also sehr korrosionsbeständig. Aluminium muss allerdings vor galvanischer Korrosion geschützt werden, wenn es mit anderen Metallen in Kontakt kommt.

Alle Metalle ermüden. Verschiedene Einsatzzwecke beeinflussen die Ermüdung des Materials. Ein Bike das für den XC Betrieb gedacht war wird viel schneller ermüden wenn es im All-Mountain oder Freeride Betrieb verwendet wird. Stürze können auch die Lebensdauer beeinflussen.

> ⚠ WARNUNG: Einen Rahmen ausserhalb seines Einsatzbereiches zu verwenden kann zu einem früheren Versagen des Rahmens führen welches zu Verletzungen bis zum Tod führen könnte. Fahrradrahmen müssen selbst bei richtiger Benutzung großen Belastungen standhalten. Diese Belastungen werden noch einmal verstärkt, wenn der Rahmen ausserhalb seines Einsatzzweckes verwendet wird. Für ihre eigene Sicherheit sollten Sie den passenden Rahmen für seinen Einsatzzweck und Einsatzgebiet auswählen.

DINGE AUF DIE SIE ACHTEN SOLLTEN:

Risse – Wenn Sie einen Riss sehen, hören Sie sofort auf, den Rahmen zu benutzen. Risse fangen klein an und können sich sehr schnell vergrößern. Fahren Sie NIE einen angerissenen Rahmen.

Rost – Rost and Korrosion können ihr Bike ruinieren. Es ist immer gut blankes Metall mit Lack zu bedecken. Lagern Sie ihr Bike drinnen und halten Sie es trocken. Schauen Sie nach verfärbtem oder blasenwerfendem Lack.

Dellen – Dellen können verschiedene Materialien in verschiedener Art und Weise beeinflussen. Schauen Sie nach scharfen Kanten um die Dellen herum. Scharfe Kanten erzeugen hohe Spannungen die zu Rissen führen können. Carbon kriegt keine Dellen. Wenn Sie bei einem Carbonprodukt so etwas wie eine Delle sehen, sollten Sie das betroffende Bauteil sofort zu ihrem Fachhändler bringen.

Komische Geräusche und Handling – Oft macht sich ein Riss durch Geräusche bemerkbar bevor man ihn überhaupt sieht. Durchgehendes Knarzen oder Knacken ist ein Zeichen das irgend etwas nicht stimmt. Ausserdem kann es passieren dass das Handling des Bikes sich verändert was auch auf ein Problem hinweisen könnte. Hören Sie in diesen Fällen auf zu fahren und bringen Sie ihr Bike zu einem Fachhändler.

Die genaue Lebensdauer eines Rahmens kann nicht wirklich berechnet werden. Es ist eine Kombination aus Fahrstil und wie der Rahmen behandelt wurde. Ermüdungsrisse sind nicht umbedingt ein Fertigungsfehler sondern normalerweise nur ein Anzeichen dass ihr Rahmen bis in die Vollen benutzt wurde und es Zeit ist sich einen neuen zu besorgen.

COMPOSITE-MATERIALIEN:

Carbon-Composite Rahmen sind eine der größten Errungenschaften in der Fahrradtechnologie. Karbonfaser-verstärkte Composite-Bauteile sind stabil und leicht – doch bei Unfällen und Überlastung verformen sie sich nicht, sie brechen.

Carbon-Composite-Materialien kommen in vielen verschiedenen Variationen. Verschiedene Mischungen von Fibern und Epoxidharzen werden mit verschiedenen Techniken in verschiedene Formen gepresst um das gewünschte Resultat zu bekommen. Wir benutzen verschiedene Composite-Materialien in unterschiedlichen Teilen des Rahmens um die höchste Stabilität beim niedrigsten Gewicht zu realisieren. Zum Beispiel benutzen wir andere Materialien im Steuerrohr- und Tretlagerbereich als im Oberrohr und den Sitzstreben. Ausserdem variieren wir die Orientierung der Fasern um sie für den spezifischen Einsatzzweck zu optimieren.

Anders als Metalle, deren Werkstoffeigenschaften unabhängig von der Belastungsrichtung sind (von Ingenieuren “isotroph” genannt), können Karbonfasern so ausgerichtet werden, dass Bauteile für spezifische Belastungen optimiert sind. Diese Eigenschaft ermöglicht es den Ingenieuren, extrem leichte und dennoch stabile Bikes zu konstruieren. Die Faserausrichtung kann auch so erfolgen, dass Komfort und Vibrationsdämpfung davon profitieren.

Carbon-Rahmen haben aber trotzdem Grenzen. Auch wenn Carbonfasern Vorteile in Sachen Ermüdung haben, müssen Sie Rahmen, Gabeln oder Komponenten aus Carbon dennoch regelmäßig checken. Carbon-Composite-Materialien sind nicht duktil. Wird ein Carbon-Bauteil überlastet, verformt es sich nicht, sondern es bricht. An der Bruchstelle gibt es dann scharfe Kanten und Carbonfasern können delaminieren.

CARBON ÜBERPRÜFEN:

Carbon gibt ihnen öfters noch ein paar Warnungen bevor es komplett versagt:

Risse – Wenn Sie kleine Risse sehen die sich an einer Aufprallzone formen, wird das Bauteil warscheinlich versagen. Manchmal sehen Risse eher wie kleine Kratzer aus, aber auch diese sollten von einem Fachhändler untersucht werden.

Delamination – Carbon-Composite-Rahmen werden aus vielen verschiedenen Lagen hergestellt. Manchmal können sich diese Lagen von einander lösen. Delamination zeigt sich meistens durch eine Trübung an der betroffenen Stelle. Wenn man leicht an eine intakte Composite-Oberfläche klopft, klingt das gleichmäßig, meist hart oder scharf. Klopft man an eine delaminierte Stelle, klingt das anders – dumpfer und weniger scharf. Wenn Sie denken, dass es eine Delaminierung gibt, sollten Sie sofort ihren Fachhändler aufsuchen.

Geräusche – Risse oder Delamination können beim Fahren knarzende Geräusche verursachen. Nehmen Sie dies als ernstzunehmende Warnung auf. Ein Bike in gutem Zustand funktioniert geräuschlos, ohne zu knarzen und zu quietschen. Gehen Sie jedem Geräusch auf die Spur. Es muss kein Riss oder Delamination sein, aber es muss vor der nächsten Ausfahrt behoben sein.

ALUMINUM ODER ALUMINUMLEGIERUNGEN WIE SCANDIUM:

Aluminum ist einer der am meisten benutzten Werkstoffe in der Fahrradindustrie. Durch die Benutzung neuester Formgebungstechnologien können wir die Rohre genau auf unsere Verwendungszwecke anpassen. Auch Wandstärken können viel genauer variiert werden. Diese Technologiefortschritte ermöglichen es uns den Aluminiumrahmenbau auf eine ganz neue Ebene zu bringen. Aluminium rostet nicht aber oxidiert wenn es in seiner blanken Form an die Elemente gerät. Säure in ihrem Schweiß oder Salze von Küstengegenden können die Lebensdauer ihres Bikes verkürzen. Unsere “Raw” Rahmen sind alle klarlackiert, um der Oxidation und anderer Korrosion entgegen zu wirken.

ANZEICHEN VON SCHÄDEN BEI ALUMINIUM:

Bei Aluminium gibt es viele Zeichen dass es das Ende seiner Lebensdauer erreicht hat. Risse, Dellen, tiefe Kratzer und Verfärbungen weisen alle darauf hin dass das Bauteil beschädigt ist und versagen könnte. Falls Sie irgend etwas sehen das auf einen Schaden hinweisen könnte, sollten Sie sofort aufhören zu fahren und zu ihrem Fachhändler gehen um den Rahmen oder das Bauteil überprüfen zu lassen.

Risse – Wenn Aluminium reißt, zeigt sich dieses meistens durch eine dunkle Linie. Risse entstehen meistens in stark belasteten Bereichen wie z. B. um das Sitzrohr herum oder dem Tretlagerbereich. Überprüfen Sie die Schweißnähte des öfteren da Risse besonders gerne um diese herum entstehen.

Dellen – Aluminium ist nicht unbedingt gleich unbrauchbar nur weil es eine Delle hat. Wenn die Delle keine scharfen Kanten oder Spitzen hat, kann der Rahmen teilweise noch weiter verwendet werden. Es ist aber trotzdem gut den Rahmen von einem Fachhändler überprüfen zu lassen.

Tiefe Kratzer – Tiefe Kratzer können zum Versagen des Rahmens führen. Tiefe Kratzer bedeuten dass das Rohr nicht mehr die Wandstärke hat die es haben sollte, was zu zusätzlichen Spannungen und dadurch Rissen führen kann.

Verfärbungen – Eine Verfärbung kann vieles bedeuten. Aluminium entwickelt ganz natürlich eine Oxidschicht. Alle unsere Rahmen, auch die "Raw" Farbgebung, werden lackiert um der Oxidation entgegen zu wirken. Falls Sie dunkle Stellen unter dem Lack sehen sollten, lassen Sie den Rahmen von einem Fachhändler überprüfen.

STAHL

Unsere Stahlräder benutzen Spitzenstahl der zugleich leicht und stabil ist. Wir entwickeln unsere Rahmen um den normalen Anforderungen eines Bikelebens standzuhalten. Stürze passieren, das berücksichtigen wir auch wenn wir unsere Rahmen testen, aber wir können nicht die Auswirkung jedes Sturzes voraussagen. Deshalb empfehlen wir ihnen ihr Bike nach JEDEM Sturz von einem Fachhändler kontrollieren zu lassen, egal wie klein der Sturz auch war. "Steel is real", aber auch Stahl hat Limits.

ANZEICHEN VON SCHÄDEN BEI STAHL:

Rost - Rost ist nichts ungewöhnliches. Rost kann sich überall dort bilden wo die Farbe vom Rahmen gerubbelt wurde, entweder von den Leitungen, den Hacken oder Kratzern. Benutzen Sie immer Nachbesserungsfarbe um die blanken Stellen zu überdecken. Rost kann sich auch unter dem Lack bilden. Wenn Sie Blasenbildung oder Abblättern sehen ist meistens Rost unter dem Lack. Wenn Sie Roststellen finden bringen Sie ihr Bike zu einem Fachhändler um es kontrollieren zu lassen.

Risse – Stahlrahmen können nach Jahren Ermüdungsrisse bilden. Renneinsatz und ein harter Fahrstil können die Lebensdauer von Stahl extrem verringern. Risse sind als dunkle Linien zu sehen, und entstehen meistens in Gegenden mit hoher Spannung wie Schweißnähte. Falls Sie einen Riss sehen sollten Sie sofort zu ihrem Fachhändler gehen.

Dellen – Es ist nicht unnormal das man seinem Rahmen auch mal eine Delle verpasst wenn man stürzt oder das Bike einfach mal umfällt. Kleine Dellen haben normalerweise keinen großen Effekt auf die Stabilität des Rahmens. Kleine Dellen an Stellen die stärker belastet sind wie z. B. die dünneren Rohre mit geringerer Wandstärke oder um das Steuerrohr herum können zum Versagen des Rahmens führen. Rohre können auch einknicken wenn sie zu stark belastet werden. Meistens passiert dieses bei einem Frontaleinschlag. Die Knickung passiert meistens an der Unterseite des Ober- und Unterrohrs. Um zu überprüfen ob es zu einer Knickung gekommen ist können Sie einfach mit ihrer Hand über die Unterseite dieser beiden Rohre streichen und fühlen ob es irgend welche Unebenheiten gibt. Falls sich das Bike auch noch komisch fährt ist der Rahmen höchstwahrscheinlich beschädigt. Falls ihr Rahmen eingedellt, angerissen oder eingeknickt ist sollten Sie ihn zur Überprüfung zu einem Fachhändler bringen.

Das S.I.R. 9 und M.C.R. 9 sind aus Stahl und können rosten wenn sie nicht richtig behandelt werden.

ROSTBEKÄMPFUNG

Stahlrahmen können rosten. Diesem Phenomen wird mit Lackierungen und anderen Versiegelungsmethoden entgegengewirkt. Das Problem bei Fahrradrahmen ist aber dass die Innenseite des Rahmens normalerweise unversiegelt bleibt. Das heisst so bald ein wenig Feuchtigkeit in den Rahmen eintritt fängt dieser an zu rosten.

Früher war dies nicht wirklich ein Problem da die Rahmen mit relativ dickwandigen Rohren, die meistens sogar noch einen Sicherheitsspielraum für Rostentstehung hatten, gebaut wurden. Bei den heutigen High-Performance-Rahmen werden aber sehr dünnwandige Rohre ohne Sicherheitsspielraum verwendet. Heutzutage ist das Risiko, dass der Rahmen durch Rost beschädigt wird, um einiges größer.

Wir empfehlen ihnen daher direkt nach dem Kauf eine Hohlraumversiegelung zu verwenden, die Sie beim Auto- oder Bootsbedarf bekommen. Diese versiegelt den Rahmen von innen und lässt Feuchtigkeit nicht mehr die Möglichkeit den Stahl anzugreifen. Es ist auch nicht richtig zu sagen, dass jeder Rahmen ein Risiko darstellt und sofort durchrosten würde, aber es ist eine einfache und günstige Methode, der Rostentstehung entgegen zu wirken.

Wir hätten gern vom Werk aus eine Hohlraumversiegelung verwendet aber da diese ein brennbares Material ist, müssten wir die Ventilation unserer Lager aufrüsten um den Anforderungen der Behörden zu entsprechen. Ausserdem würde es die Versandkosten immens erhöhen da wir spezielles Verpackungsmaterial benutzen müssten um den Gesetzen zu entsprechen.

GARANTIE

Niner Bikes gibt eine freiwillige 5 Jahres Crash-Replacement-Garantie auf alle Niner Carbon-Rahmen, Carbon-Lenker und Carbon-Starrgabeln. Diese Crash-Replacement-Garantie gilt ab dem Kaufdatum und gilt nur für den Erstbesitzer.

Niner Bikes gibt eine freiwillige 2 Jahres Crash-Replacement-Garantie auf alle Nicht-Carbon-Rahmen. Diese Crash-Replacement-Garantie betrifft Fertigungs- und Materialfehler, und gilt ab dem Kaufdatum und nur für den Erstbesitzer.

Bei dieser freiwilligen Crash-Replacement-Garantie ist die Zustimmung von Niner Bikes vorausgesetzt und sie gilt nur für Bikes die bei normaler Benutzung beschädigt wurden. Diese Crash-Replacement-Garantie erstreckt sich nicht auf unsachgemäße Behandlung. Nicht unter dieser Crash-Replacement-Garantie abgedeckt sind Lackprobleme, kleine Dellen oder andere Probleme die durch normale Abnutzung entstanden sind. Diese Crash-Replacement-Garantie gilt nur für den Rahmen. Alle anderen Komponenten werden durch die Garantie des jeweiligen Herstellers abgedeckt. Die Crash-Replacement-Garantie erlischt wenn der Rahmen nicht neu gekauft oder falsch zusammengebaut wurde.

Nach dem Kauf eines Niner-Rahmens, Niner-Komplettbikes oder Niner-Komponente ist der Besitzer verpflichtet seine Niner-Crash-Replacement-Garantie bei Revolutionsports zu registrieren.
Dieses können Sie auf **www.revolutionsports.eu/ninerregistrierung tun. Der Besitzer muss eine Kopie des Kaufbeleges aufbewahren da in dem Falle eines Garantieanspruches dieser von Niner und Revolutionsports verlangt wird.**

Sollten Niner und Revolutionsports den Rahmen als defekt ansehen, ersetzen oder reparieren Niner oder Revolutionsports den Rahmen nach alleinigem Ermessen von Niner und Revolutionsports. Niner oder Revolutionsports ersetzen keine Arbeitskosten die durch die Garantieabwicklung entstehen.

GARANTIEABWICKLUNG:

Falls Sie einen Garantieanspruch geltend machen wollen, ist der beste und schnellste Weg sich an ihren Niner Fachhändler zu wenden oder direkt an Revolutionsports.

NINER BIKES
3904 DEL AMO BLVD #802
TORRANCE, CA 90503
(877) NINER-XC
(877) 646-3792
WWW.NINERBIKES.COM

Alle Rechte vorbehalten:
revolution sports
www.revolutionsports.eu